SUN 2500

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

CROISIERE

JEANNEAU

SOMMAIRE

SUN 2500 FR Code : 084975 Nombre total de pages : 100
Mise à jour 11/2009
Indice I

INTRODUCTION

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

Chapitre 1 ..... Page 5
CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

Chapitre 2 ..... Page 13
SÉCURITÉ

Chapitre 3 ..... Page 23
COQUE

Chapitre 4 ..... Page 29
PONT

Chapitre 5 ..... Page 39
GRÉEMENT ET VOILURE

Chapitre 6 ..... Page 53
EMMÉNAGEMENTS

Chapitre 7 ..... Page 59
PLOMBERIE
Plans en fin de manuel

Chapitre 8 ..... Page 69
CIRCUITS ÉLECTRIQUES
Plans en fin de manuel

Chapitre 9 ..... Page 75
MOTEUR DIESEL

Chapitre 10 ..... Page 91
MISE À L'EAU

Chapitre 11 ..... Page 95
HIVERNAGE
NOTES PERSONNELLES
En fin de manuel

ANNEXES ET OPTIONS
En fin de manuel

HISTORIQUE DES MISES À JOUR

- Indice A 10/2004
- Indice B 06/2005
- Indice C ..... Page 44,46,48 ..... 04/2006
- Indice D ..... Page 41 ..... 10/2006
- Indice E ..... Page 89 ..... 02/2007
- Indice F ..... Page 21 ..... 05/2007
- Indice G ..... Sommaire,Page 47, 59, 66 ..... 04/2008
- Indice H ..... Page 26 ..... 05/2009
- Indice I 11/2009

INTRODUCTION

Une passion commune, la mer, nous réunit : nous, JEANNEAU, en tant que constructeur de bateaux et vous, qui voulez vivre votre passion au gré des flots.

Nous sommes heureux de vous souhaiter la bienvenue dans la grande famille des propriétaires de bateaux JEANNEAU et nous tenons à vous en féliciter.

Ce manuel a été établi pour vous aider à utiliser votre bateau avec plaisir, confort et sécurité. Il contient les détails du bateau, les équipements fournis ou installés, les systèmes et des indications pour son utilisation et son entretien.

Nous vous recommandons de lire le manuel attentivement avant de prendre la mer afin d'en tirer le maximum de satisfactions et d'éviter toute détérioration et surtout tout ennui ultérieur. Familiarisez-vous avec le navire avant de l'utiliser.

Soucieux de vous faire profiter au maximum des évolutions technologiques, des nouveaux équipements ou matériaux, de notre propre expérience, les bateaux sont régulièrement améliorés. C'est pourquoi, les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels, ils peuvent être modifiés sans avis préalable et sans obligation de mise à jour.

Conçu selon les exigences de la norme ISO 10 240, ce manuel à vocation générale peut parfois énumérer certains équipements ou accessoires et peut traiter de sujets qui n'entrent pas dans le standard de votre bateau. En cas de doute, il conviendra de vous reporter à l'inventaire remis lors de son acquisition.

Notre réseau de distributeurs agréés JEANNEAU sera à votre entière disposition pour vous aider à découvrir votre bateau et sera le plus apte à en assurer l'entretien.

Si c'est votre premier bateau ou si vous changez de type de bateau, lequel ne vous est pas familier, pour votre confort et sécurité, assurez-vous d'obtenir une expérience de prise en main et d'utilisation avant "d'assumer le commandement" du navire. Votre vendeur, votre fédération nautique internationale ou votre yacht club, sera très heureux de vous conseiller les écoles de mer locales ou les instructeurs compétents.

Même si tout a été prévu et conçu pour la sécurité du bateau et de ses utilisateurs, n'oubliez pas que la navigation est hautement dépendante des conditions météorologiques, de l'état de la mer et que seul un équipage expérimenté, en bonne forme physique, manoeuvrant un bateau bien entretenu, peut naviguer de façon satisfaisante.

Les conditions de mer et de vent correspondantes aux catégories de conception A, B ou C sont variables et restent ouvertes aux risques de vagues ou de rafales anormales. Une totale sécurité ne peut donc jamais être garantie, même si votre bateau répond aux exigences d'une catégorie.

Consultez toujours une prévision météorologique avant toute sortie en mer.
Assurez-vous que les conditions de mer et de vent vont correspondre à la catégorie de votre bateau, et que vous-même et votre équipage êtes capables de manoeuvrer le bateau dans ces conditions.

La mer et l'eau ne sont pas l'environnement naturel de l'homme et celui-ci se doit de respecter leurs lois et leurs forces.

Adaptez l'utilisation de votre bateau à son état qui se détériore avec le temps et l'usage.

N'importe quel bateau, aussi solide soit-il, peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de la mer.

La "COLREG", règlement international pour la prévention des abordages en mer, édité par l'Organisation Maritime Internationale, définit, dans le monde entier, les règles de barre et de route, les feux de navigation etc. Assurez-vous que vous connaissez ces règles et que vous avez à bord un fascicule qui les explique.

Dans de nombreux pays, un permis de conduire, une autorisation ou une formation sont demandés. Assurez-vous d'avoir cette autorisation légale avant d'utiliser le bateau.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires et les petites modifications. L'autorisation écrite du constructeur ou de son représentant légal est obligatoire pour les modifications altérant les caractéristiques du bateau, notamment la disposition verticale des masses (pose de radar, modification du mât, changement de moteur etc.).

Pour les équipements essentiels ou optionnels (moteur, électronique etc.) se référer à leur manuel respectif livré avec le bateau.

Les usagers du bateau sont avisés que :

- Tout l'équipage doit recevoir un entraînement approprié.
- Le bateau ne doit pas être chargé au-delà de la charge maximale recommandée par le constructeur, notamment en ce qui concerne le poids total des provisions, des équipements divers non fournis par le constructeur et des personnes à bord. La charge du bateau doit être correctement répartie.
- L'eau des cales doit être maintenue à son minimum.
- La stabilité est réduite lorsqu'il est ajouté du poids dans les hauts.
- En cas de gros temps, les panneaux, coffres et portes doivent être fermés pour minimiser le risque d'entrée d'eau.
- La stabilité peut être réduite lors d'un remorquage d'un bateau ou lorsque des poids importants sont soulevés à l'aide des bossoirs ou de la bôme.
- Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.
- Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son mode d'emploi. Le bateau doit avoir à bord tout le matériel de sécurité approprié (harnais, fusées, radeau de survie etc.) en fonction du type du bateau, du pays, des conditions météorologiques rencontrées etc.
- L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et les manoeuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage etc.).
- Toute personne sur le pont doit porter un gilet de sauvetage ou une réserve de flottabilité. Notez que dans certains pays, il est obligatoire de porter en permanence une réserve de flottabilité homologuée.
- Une partie des informations est indiquée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau. Les explications de ces informations sont données dans les chapitres appropriés de ce manuel.

Gardez ce manuel en lieu sûr et transmettez-le au nouveau propriétaire si vous vendez le bateau.
Il est recommandé de conserver jointes à ce manuel les notices délivrées par les constructeurs des équipements du bateau (accessoires...)

CARACTÉRISTIQUES ET GARANTIE

VOTRE BATEAU

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

CARACTÉRISTIQUES

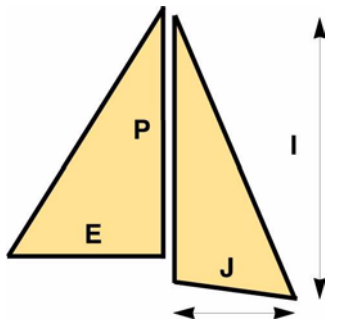
Longueur hors tout ..... 7,50 m / 24’ 7’’
Longueur coque ..... 7,50 m / 24’ 7’’
Longueur flottaison ..... 7,15 m / 23’ 5’’
Maître bau ..... 2,90 m / 9’ 6’’
Largeur flottaison ..... 2,28 m / 7’ 5’’
Tirant d'eau MINI / MAXI - Bateau lège ..... 0,69 m / 1,75 m / 2’ 3’’ / 5’ 8’’
Poids lest ..... 672 kg / 1 482 lbs
Déplacement lège ..... 2 699 kg / 5 950 lbs
Comprenant la masse des personnes autorisées à bord (75 kg / 16 lbs par adulte), l'approvisionnement, les liquides consommables (eau douce et carburant) contenus dans les réservoirs fixes remplis à leur capacité maximale, les charges additionnelles, les équipements optionnels, le radeau de survie, la marge sur charge.
Masse totale des liquides (tous réservoirs pleins) ..... 75 kg
Capacité d'eau ..... 55 l / 14,5 US gal
Capacité froid ..... 50 l / 13 US gal
Capacité carburant ..... 25 l / 7 US gal
Puissance moteur recommandée (in board ou hors board) ..... 7 kW (10 CV) / 7 kW (10 HP)
Capacité batterie ..... 1 x 70 Ah (12 V)
Couchettes 2
Nombre de personnes maxi / Bateau échoué 6
Catégorie CE ..... C / D
Personnes / Catégorie ..... 6 / C - X / D

CATÉGORIE CE	Nombre de personnes maxi
C	6 personnes
D	6 personnes

Architecte ..... O. Petit, Jeanneau Design

VOILURE

Grand-voile ..... 16,6 m^2 / 179 sq.ft
Génois enrouleur ..... 13,5 m^2 / 145 sq.ft
Spi asymétrique (Option) ..... 36 m^2 / 387 sq.ft
I ..... 9,12 m / 29’ 9’’
J ..... 2,95 m / 9’ 8’’
P ..... 9,20 m / 30’ 2’’
E ..... 2,90 m / 9’ 6’’



La voile est le moyen principal de propulsion du SUN 2500.

CATÉGORIE A

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents pouvant dépasser la force 8 Beaufort et dans des vagues de hauteur significative de 4 et plus, et dans une large mesure auto-suffisants. Les conditions anormales telles que les ouragans sont exclues.

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des grandes traversées, par exemple à travers les océans, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

CATÉGORIE B

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 8 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 4).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des navigations au large, ou à proximité de côtes, lorsque l'on n'est pas protégé du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également se rencontrer dans des mers intérieures de taille suffisante pour pouvoir donner la hauteur de vague en question.

CATÉGORIE C

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 6 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues de hauteur significative inférieur ou égale à 2).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures exposées, dans des estuaires et dans des eaux côtières avec des conditions de temps modérées.

CATÉGORIE D

Ce bateau est conçu pour naviguer dans des vents ne dépassant pas la force 4 Beaufort et dans les vagues correspondantes (vagues occasionnelles de 0,5 de hauteur au maximum).

De telles conditions peuvent se rencontrer dans des eaux intérieures abritées et dans des eaux côtières par beau temps.

Note :

La hauteur significative de vague est la hauteur moyenne du tiers supérieur des vagues, qui correspond approximativement à la hauteur de vague estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues auront une hauteur double de cette valeur.

VOTRE BATEAU

Version .....

NOM DU BATEAU .....

NOM DU PROPRIÉTAIRE .....

ADRESSE .....

.....

.....

N° DE COQUE .....

N° DE SÉRIE .....

N° D'IMMATRICULATION .....

DATE DE LIVRAISON .....

N° DE CLÉ DE L'ENTRÉE .....

MARQUE DU MOTEUR .....

N° DE SÉRIE MOTEUR .....

N° DE CLÉ MOTEUR .....

Votre agent

CHANTIERS JEANNEAU (Établissement de la société SPBI)
BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax (33) 02 51 67 37 65
Internet : http: / / www.jeanneau.com(fr).

ISO 9001
certifié
AFAQ n°1994/20768

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE

Article 1

À la livraison du bateau, les parties signent le certificat de livraison remis par CHANTIERS JEANNEAU à cet effet, qui vaut accord de conformité de la part de l'acheteur-utilisateur.

La réception du bateau par l'acheteur-utilisateur faite sans réserve, vaut acceptation de l'état apparent du bateau en application des dispositions de l'article 1642 du Code Civil.

La mise en jeu de la garantie ne pourra être demandée que sous réserve :

- du retour au service Après-Vente de CHANTIERS JEANNEAU du volet du certificat de livraison et du coupon de garantie, lui revenant,
- de l'accomplissement des contrôles et révisions prescrits par CHANTIERS JEANNEAU, étant précisé que les éventuels frais tels que de manutentions, de transports, de stationnement, de convoyage, engagés pour la réalisation de ces opérations demeurent à la charge exclusive de l'acheteur-utilisateur.

Article 2

La garantie est valable 24 mois à dater du jour de la livraison du bateau au premier acheteur-utilisateur, et est strictement limitée, au choix du constructeur, au remplacement ou à la réparation gratuite de toutes les pièces reconnues défectueuses par les services techniques de ce dernier, et ce, sans indemnité d'aucune sorte.

Pour les organes et accessoires qui portent visiblement la marque d'un autre fournisseur, la garantie est limitée à la garantie offerte par ce fournisseur.

Article 3

À l'exception des prototypes, des bateaux RIGIFLEX, des bateaux exploités à titre professionnel ou spécialement conçus et/ou équipés pour la course, qui ne bénéficient d'aucune autre garantie contractuelle que celle précisée à l'article 2 ci-dessus, la structure de la coque, du pont et de la liaison entre ces éléments et celle de la quille à la coque, est garantie, contre tous vices de fabrication reconnus par les services techniques de CHANTIERS JEANNEAU, pendant une durée de 5 ans pour les voiliers monocoques et de 3 ans pour les bateaux à moteur et les voiliers multicoques.

Toutefois, tout événement portant atteinte à la structure et ne résultant pas d'un vice de fabrication garantie, qui aurait donné lieu ou non à réparation de la coque ou du pont, emporte annulation sans préjudice et sans délai de cette garantie.

Le délai commence à courir à partir de la première mise en service du bateau et au plus tard du dernier jour de l'année de son millésime, soit le 31 août de ladite année.

Cette garantie est strictement limitée à la réparation gratuite des vices de fabrication en nos usines ou par un atelier ou chantier habilité par nous et ce sans indemnité d'aucune sorte.

Article 4

Sont notamment exclus de la garantie précisée aux articles 1 et 2 ci-dessus :

- Les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel, qui sont à la charge de l'acheteur,
- Les détériorations ou avaries énumérées ci-après ainsi que leurs conséquences :
  - L'usure normale,
  - Les fissures, craquelures ou décoloration du gel-coat,
  - Les dommages résultant :
    - de transformations et modifications, ou réparations même partielles effectuées en dehors d'ateliers que nous avons habilités,
    - de l'inobservation des préconisations d'entretien précisées au livret remis avec le bateau, ou des règles de l'art,
    - d'une mauvaise utilisation, notamment d'un usage négligent, imprudent, abusif ou anormal,
    - de la participation à des compétitions,
    - de négligences quant à la prise de mesures conservatoires qui s'imposent,
    - d'un accident ou sinistre tel que notamment explosion, incendie, inondation, tempête, foudre, transport, émeute, vol, heurt,
    - de conditions de stockage ou de transport inadaptées.

Article 5

La mise en jeu de la garantie prolonge le délai de garantie pendant une période égale à celle nécessaire à la réalisation des seuls travaux effectués sous garantie, à la condition toutefois que lesdits travaux requièrent inévitablement une immobilisation du bateau d'au moins 7 jours consécutifs.

Article 6

Pour bénéficier de la garantie définie ci-dessus, l'acheteur-utilisateur devra présenter dûment remplis le certificat de livraison du bateau et le document de garantie chaque fois qu'il demandera à en bénéficier et, à peine de forclusion, notifier par écrit à son concessionnaire-vendeur, le défaut ou le vice, d'une manière précise et motivée dans un délai de 15 jours à compter de sa découverte.

Le concessionnaire-vendeur doit informer le constructeur dans un délai de 8 jours à compter de sa réception, de la réclamation de l'acheteur-utilisateur, sous peine de devoir supporter les conséquences résultant de son retard.

Article 7

Les concessionnaires, agents ou revendeurs de CHANTIERS JEANNEAU n'ont pas qualité pour modifier la garantie ci-dessus mais peuvent, pour leur propre compte et sous leur seule responsabilité, accorder d'éventuelles garanties supplémentaires qui ne peuvent en aucune manière engager le constructeur.

PRÉCAUTION AVANT TOUTE RÉPARATION

Contacter votre vendeur qui vous donnera les meilleurs conseils et les pièces détachées adaptées ou les matériaux pour les réparations que vous pouvez faire vous-même.

Il est préférable que les grandes réparations sur la coque ou sur le moteur soient faites par des professionnels. Votre vendeur est capable de faire ces réparations ou de mandater des personnes compétentes pour les faire.

DANGER

Contactez votre vendeur pour savoir ce qu'il est possible de faire et surtout ce que vous ne devez pas faire !

Vous pourriez mettre votre sécurité en danger et perdre votre garantie.

SÉCURITÉ

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

ASSÈCHEMENT

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

RADEAU DE SURVIE

DANGER

- Les fuites ou les vapeurs de carburant constituent un risque d'incendie et d'explosion.
- Aérer longuement le compartiment moteur avant de démarrer le moteur.
- Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu. Se reporter au chapitre Électricité.

AVERTISSEMENT

- Avant chaque départ, faire l'inventaire des équipements de sécurité obligatoires.
- Ne pas dépasser le nombre de personnes indiquées dans le chapitre "Caractéristiques".
- Sans tenir compte du nombre de personnes, le poids total des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée par le constructeur.
- Utiliser les places assises prévues à cet effet.

RECOMMANDATION

Laisser accessible en permanence le radeau de survie.
Avant de prendre le départ, lire attentivement la procédure de mise à l'eau indiquée sur le radeau.

RECOMMANDATION

Fermer les panneaux de pont et les hublots avant chaque sortie
(y compris le panneau de descente par gros temps).
Fixer soigneusement les éléments mobiles lorsque le bateau est en route.

CONSEIL : Ne rien stocker sous les planchers.

VANNE DE GAZ

AVERTISSEMENT

- Ne pas utiliser de solution contenant de l'ammoniaque.
- Ne jamais utiliser de flamme pour détecter les fuites.
- Ne pas fumer, ne pas utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ RELATIVES AU CIRCUIT GAZ

Type de bouteille : "Camping-Gaz" (butane, pression de service 10 kg/cm^2, ou selon la norme en vigueur dans votre pays).

Fermer les vannes sur le circuit et sur la bouteille quand les appareils ne sont pas utilisés.

Fermer les vannes avant tout changement de bouteille et immédiatement en cas d'urgence.

Ne jamais laisser un appareil en fonctionnement sans surveillance.

Ne pas installer de matériaux inflammables au-dessus du réchaud (rideaux, papiers, serviettes etc.).

S'assurer que les vannes des appareils sont fermées avant d'ouvrir la vanne de la bouteille ou celle de la tuyauterie.

En cas d'odeur de gaz ou d'extinction accidentelle des flammes (malgré la coupure automatique de l'arrivée de gaz en cas d'extinction de la flamme) fermer les vannes des appareils. Créer un courant d'air pour évacuer les gaz résiduels. Rechercher l'origine du problème.

Tester régulièrement le système de gaz afin de détecter d'éventuelles fuites.

Vérifier toutes les connexions en utilisant une solution savonneuse ou solution de détergent, en fermant les vannes des appareils et en ouvrant la vanne de la bouteille.

Si une fuite est détectée, fermer la vanne de la bouteille et réparer avant toute nouvelle utilisation.

Les appareils consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion. Ventiler le bateau pendant l'utilisation des appareils.

Ne pas obstruer les ouvertures de ventilation et laisser au moins la porte ouverte.

Ne pas utiliser le four ou le réchaud comme chauffage d'appoint.

Verrouiller le réchaud four hors utilisation pour éviter la détérioration des tuyaux en navigation.

Ne jamais gêner l'accès rapide aux composants du circuit de gaz.

Maintenir les bouteilles vides déconnectées et leurs vannes fermées.

Maintenir les protections, couvercles, capots et bouchons en place.

Ne pas utiliser le compartiment de la bouteille de gaz pour le rangement d'équipement. Utiliser uniquement le compartiment qui leur est imparti pour stocker les bouteilles de gaz.

Contrôler régulièrement et remplacer les tuyaux souples reliant la bouteille à une extrémité du circuit et le réchaud à l'autre, en fonction des normes et des règlements en vigueur dans votre pays.

Faire attention à ne pas détériorer le filetage de la bouteille sur lequel se monte le détendeur. Vérifier l'état du détendeur tous les ans et le changer si nécessaire. Utiliser des détendeurs identiques à ceux installés.

Faire effectuer les réparations par une personne compétente.

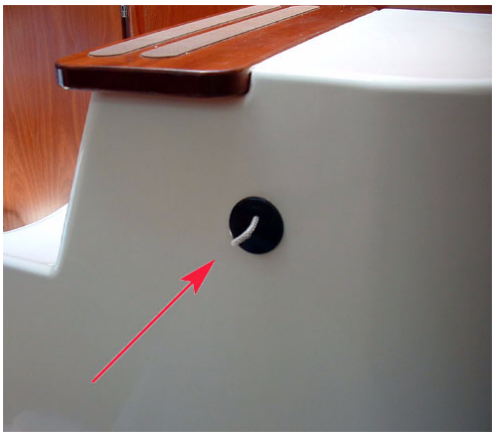
EMPLACEMENT DES EXTINCTEURS (ISO 9094-2)

Un extincteur ou une couverture anti-feu (ISO 1869) doit être placé à moins de 2 m de tout appareil à flamme.

D'autres emplacements sont possibles, les extincteurs devant se situer à moins de 5 m de toutes couchettes.

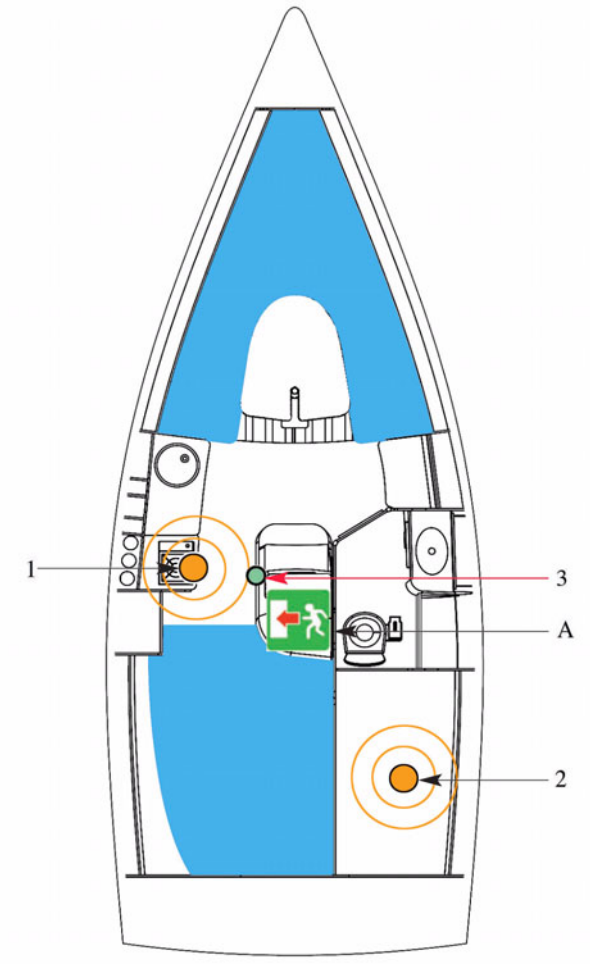
Un extincteur doit être placé obligatoirement à moins de 2 m de l'orifice extincteur.

Un extincteur doit se trouver à moins de 1 m du poste de barre.



Orifice extincteur sur version in board

AVERTISSEMENT
Les extincteurs font partie de l'équipement obligatoire.



Extincteur, à l'unité, capacité mini 5 A/34 B.
Pour le SUN 2500 : 10 A/68 B

1. Dans le coffre de cuisine
2. Dans coffre de cockpit
3. Orifice extincteur de compartiment moteur

Issues de secours en cas d'incendie

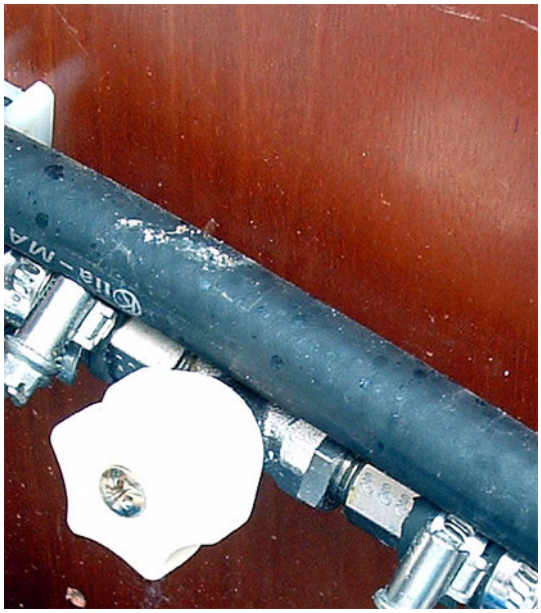
A. Descente

LUTTE CONTRE L'INCENDIE

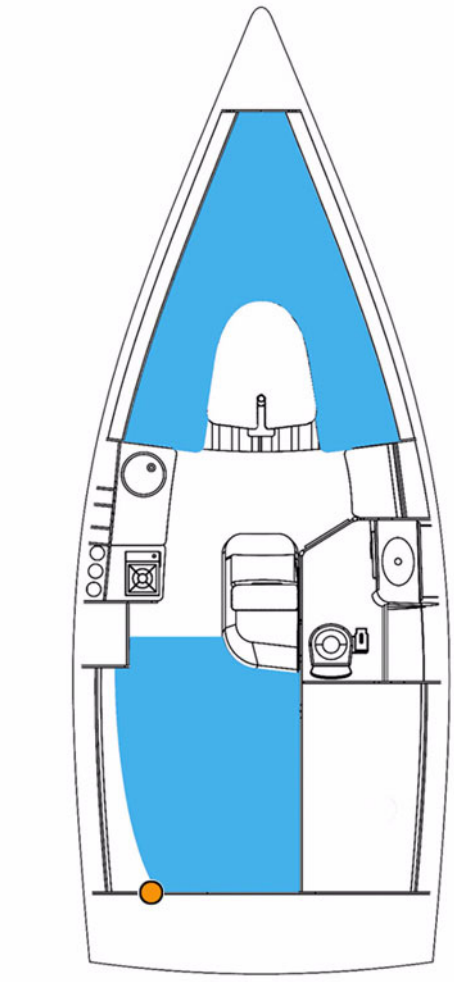
Répartir les extincteurs à des emplacements facilement accessibles et éloignés d'une source possible d'incendie. Le compartiment moteur est pourvu d'un orifice permettant de projeter à l'intérieur le produit extincteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir les panneaux d'accès habituels.

Procédure à appliquer en cas d'incendie de cale moteur :

- Arrêter le moteur.
- Couper l'alimentation électrique et l'alimentation en carburant.
- Projeter le produit extincteur par l'orifice.
- Attendre une minute.
- Ouvrir les panneaux d'accès pour procéder aux réparations.



Vanne de fuel moteur



Version : Moteur in board

DANGER

- Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu. Se reporter au chapitre Électricité.

AVERTISSEMENT

Prévoir un extincteur à portée de main en cas de reprise de feu.

Il est de la responsabilité du propriétaire ou du chef de bord de :

- Équiper le bateau en extincteurs.
- Faire vérifier les extincteurs conformément aux prescriptions indiquées.
- Remplacer les extincteurs par d'autres de caractéristiques équivalentes (capacité et résistance au feu équivalentes), si les extincteurs sont expirés ou déchargés.
- Informer l'équipage de :
  - la position et le fonctionnement des extincteurs.
  - La position de l'orifice de décharge dans le compartiment moteur.
  - La position des issues de secours.
- S'assurer que les extincteurs sont accessibles quand le bateau est occupé.
- S'assurer que les ouvertures de ventilation des compartiments moteur (et générateur si installé) soient bien dégagées.

AVERTISSEMENT

Ne jamais :

- Obstruer les passages vers les issues de secours.
- Obstruer les commandes de sécurité (vannes de fuel, vannes de gaz, interrupteurs électriques).
- Obstruer des extincteurs placés dans des équipets.
- Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
- Utiliser des lampes à gaz dans le navire.
- Modifier les systèmes du navire (électrique, gaz ou carburant).
- Remplir un réservoir ou changer une bouteille de gaz pendant le fonctionnement d'un moteur, un réchaud ou chauffage.
- Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.

Garder les fonds propres. Vérifier la présence de vapeur de fuel et de gaz à intervalles réguliers.

N'utiliser que des pièces de remplacement compatibles pour les extincteurs. Les pièces doivent comporter les mêmes indications ou être équivalentes techniquement pour leur résistance au feu.

Fixer toujours les rideaux en position ouverte lors de l'utilisation de la gazinière.

Ne pas stocker les produits combustibles dans le compartiment moteur. Si des produits non combustibles sont conservés dans le compartiment moteur, ils doivent être fixés pour empêcher leur chute sur la machine et ne pas obstruer l'accès.

Les sorties autres que les portes ou panneaux de la descente principale équipés d'échelles installées en permanence doivent être identifiées à l'aide d'un symbole.

AVERTISSEMENT

N'utiliser les extincteurs au CO_2 que pour combattre les **feux électriques**.
Évacuer la zone immédiatement après la décharge pour éviter l'asphyxie.
Aérer avant d'entrer.
Le matériel de lutte contre l'incendie (extincteurs portatifs, couverture anti-feu et seau) doit impérativement être accessible en permanence et immédiatement.

ASSÈCHEMENT

POMPE DE CALE ÉLECTRIQUE

La mise sous tension de la pompe de cale électrique s'effectue au tableau électrique.

Fonctionnement :
Les pompes de cale électriques sont reliées au circuit servitudes 12V. Pour permettre leur fonctionnement, il est nécessaire de mettre sous tension le circuit 12V en actionnant les coupe batteries.

Capacité : 32 litres / minute.

POMPE DE CALE MANUELLE

La pompe de cale manuelle est située dans le cockpit.

Le bras de manoeuvre de la pompe doit rester accessible en toute circonstance.

Capacité : 31,5 litres / minute.

PRÉCAUTIONS DE SÉCURITÉ

Nettoyer les points ou crépines d'aspiration des pompes des débris qui pourraient les obstruer. Si les cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale.

3

COQUE

CONSTRUCTION

ENTRETIEN DE LA COQUE

CARÉNAGE

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

CONSTRUCTION

Votre bateau est construit en stratifié polyester.

Le contre moule structurel est stratifié. Le lest en fonte est fixé à la coque par des boulons et contreplaques.

Le pont est en sandwich balsa avec inserts en bois dur aux emplacements des pièces d'accastillage. La liaison pont-coque est réalisée par un collage mastic polyuréthanne et renforcée par la fixation du liston.

ENTRETIEN DE LA COQUE

Les matériaux et les équipements de votre bateau ont été sélectionnés pour leur niveau de qualité et leurs performances, mais aussi pour leur facilité d'entretien. Il conviendra néanmoins d'assurer un minimum d'entretien pour protéger votre bateau des agressions extérieures (sel, soleil, électrolyse etc.).

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

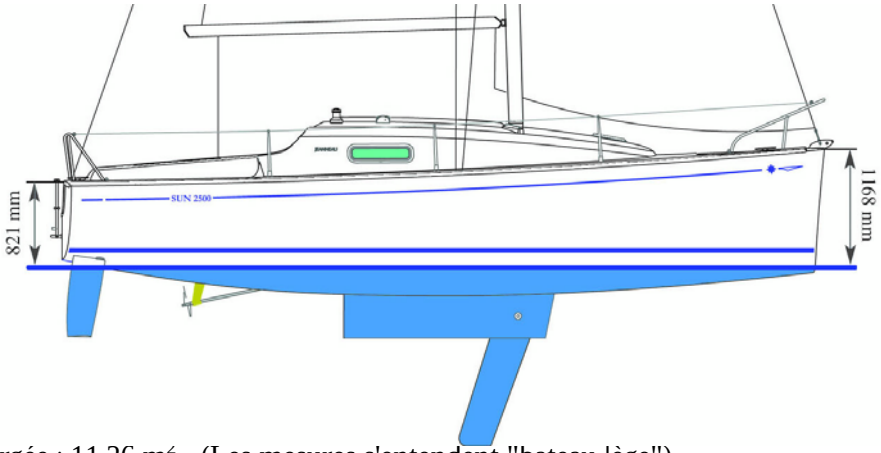
Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (voir page suivante).

Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

PRÉCAUTION

L'emploi du nettoyeur à haute pression est fortement déconseillé.
L'emploi de l'eau chaude ou de la vapeur est à proscrire.

CARÉNAGE



Surface immergée : 11,26 m² - (Les mesures s'entendent "bateau lège")

PRÉCAUTION

- Consulter la capitainerie pour prendre connaissance des conditions d'utilisation de l'eau et de l'aire d'entretien pour nettoyer votre bateau.
- Il est nécessaire de se rapprocher de votre concessionnaire en ce qui concerne les réparations de gel-coat.

PRÉCAUTION

- Lors de l'application de l'anti-fouling, ne pas recouvrir les capteurs d'instrumentation électronique, ni les anodes.

RECOMMANDATION

- Lors du carénage, vérifier les anodes sur les embases moteur.
- Voir chapitre "Motorisation".

La carène de votre bateau devra être recouverte d'une peinture anti-fouling qui empêchera la végétation marine d'y adhérer.

La nature de l'eau où évolue le bateau déterminera le choix de l'anti-fouling ainsi que la fréquence de carénages. N'hésitez pas à prendre conseil auprès de vos professionnels.

Se reporter au chapitre 9 pour les procédures de mise à l'eau.

Avant l'application de l'anti-fouling, ne jamais :

- Faire de sablage.
- Employer des solvants autres que l'alcool éthylique.
- Utiliser de détergents sous pression.
- Utiliser des grattoirs.
- Effectuer des ponçages autres que par une légère abrasion à la main avec un papier à l'eau de grain 400 ou plus (lors de la première application).

Si un nettoyage de l'anti-fouling doit se faire au jet à haute pression :

- La température de l'eau sera maximum de 15 °C.
- La pression maximale du jet sera de 150 bars.
- La distance minimale entre la buse et la coque sera de 10 centimètres.

Respectez scrupuleusement les préconisations du fournisseur lors de l'application de l'anti-fouling.

Toutes ces opérations de carénage pourront être effectuées par votre concessionnaire.

NOTICE DE RÉPARATION DU GEL-COAT

PROPORTIONS

Nos produits sont accélérés, il suffit d'ajouter le catalyseur (liquide incolore). La proportion la plus courante est de 2 %.

La prise en gel (temps de travail) est d'environ 1/2 h, le durcissement est d'environ 10 h.

AVERTISSEMENT

Pour bien réussir vos travaux, respecter les conditions suivantes :

- Temps sec.
- Température entre 15° C et 25° C.

MISE EN OEUVRE

- Pour boucher un trou de bulle ou une éraflure, poncer et nettoyer la surface à l'acétone.
- Préparer la quantité de gel-coat nécessaire, sur une plaque de verre de préférence.
- Avec une spatule ou une pointe, appliquer le produit en une couche suffisamment épaisse pour permettre un ponçage ultérieur.
- Pour égaliser les petites retouches sur surfaces lisses, coller sur le gel-coat frais un scotch (ou mieux, un mylar).
- Décoller le scotch après durcissement.
- Pour obtenir une finition très brillante, poncer très fin, à l'abrasif à l'eau et lustrer.

DANGER

Le catalyseur est un produit dangereux :

- Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Ne pas mettre en contact avec la peau et les muqueuses.
- Se laver à l'eau savonneuse et se rincer abondamment.

STOCKAGE

Pour une bonne conservation, stocker les composants dans un endroit frais, à l'abri de l'humidité et de la lumière.

Conserver les composants 6 mois au maximum.

Les polyesters sont inflammables, prendre les précautions d'usage.

NETTOYAGE DES OUTILS

Pour tout nettoyage des outils, utiliser de l'acétone.

PONT

NAVIGATION

AMARRAGE

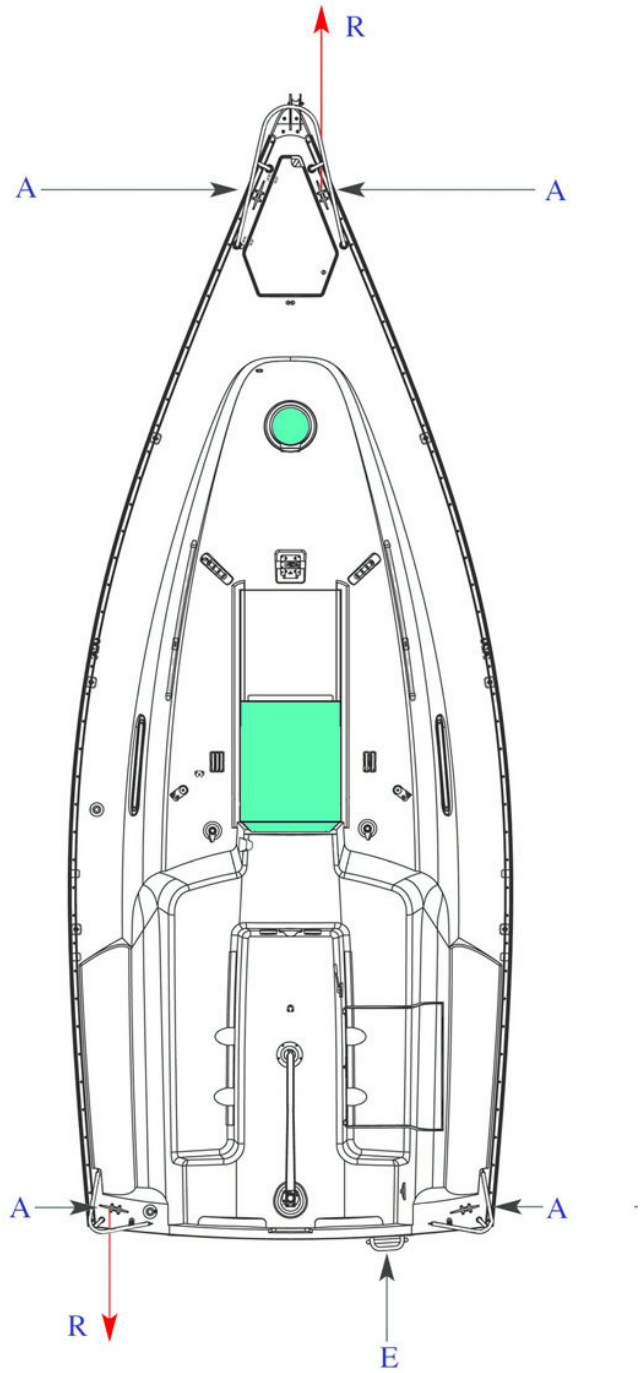
REMORQUAGE

MOUILLAGE

ENTRETIEN DU PONT

APPAREIL À GOUVERNER

PLAN DE PONT



A. Taquets d'amarrage

R. Remorquage

E. Échelle de bain

NAVIGATION

DANGER

Porter son gilet de sauvetage.

Par gros temps, porter son harnais de sécurité et s'attacher au bateau.

RECOMMANDATION

- Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers
- Respecter les limitations de vitesse
- Sous voiles, mettre le levier en marche arrière pour bloquer l'hélice (Version : Moteur in board)
- Pour redémarrer le moteur, réduire la vitesse du bateau sous voile (pour pouvoir débrayer le moteur avant de le remettre en fonction)

AMARRAGE

Pour les manoeuvres d'amarrage, le bateau doit disposer d'aussières en quantité et dimensions suffisantes et adaptées à l'environnement.

- Manoeuvrer toujours au moteur.
- Tenir compte du courant et du vent pour les manoeuvres.
- Protéger au maximum le bateau avec des pare battages de bonnes dimensions.
- Conserver toujours les amarres claires et à poste.
- Manoeuvrer à vitesse réduite.

DANGER

Ne pas chercher à arrêter le bateau à l'aide du pied, de la main ou d'une gaffe.

APRÈS L'AMARRAGE

- Protéger les aussières du ragage à l'aide de fourreaux plastique.
- Tenir compte le cas échéant des variations de hauteur d'eau.

REMORQUAGE

REMORQUEUR

- Effectuer les remorquages à vitesse réduite et en évitant les à-coups.
- Rester particulièrement vigilant lors des envois ou des réceptions de bout de remorquage (risque de prise de bout dans l'hélice).

NOTA : La stabilité peut être réduite lorsqu'on remorque un bateau.

REMORQUÉ

- Rester à la barre en veillant à ne pas s'écarter du sillage du remorqueur.
- Un remorquage inapproprié peut endommager votre bateau, ne pas remorquer à une vitesse supérieure à 6 noeuds.

MOUILLAGE

En règle générale, mouiller au minimum 3 fois la profondeur d'eau

ÉCHOUAGE

Une fois échoué, le bateau repose sur son saumon et ses 2 safrans

ÉCHOUAGE PERMANENT

Des béquilles peuvent apporter un complément d'équilibre (Option).

DANGER

Ne pas dépasser le nombre de 6 personnes dans le cockpit lorsque le bateau est échoué.

MOUILLAGE

- Mettre le bateau bout au vent et sans vitesse.
- Laisser filer la chaîne en reculant lentement.
- Assurer le câblot sur le taquet.

MOUILLAGE ARRIÈRE

Les manoeuvres de mouillage arrière s'effectuent moteur débrayé.

- Amarrer le câblot sur le taquet d'amarrage à la longueur souhaitée.
- Laisser filer le mouillage lentement.
- Prendre garde de ne pas endommager hélice ou safran.

PRÉCAUTION

Avant d'établir un mouillage, vérifier la profondeur, la force du courant et la nature des fonds.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Rincer la ligne de mouillage à l'eau douce après chaque sortie en mer.

ENTRETIEN DU PONT

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.

Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.

Ne pas utiliser de solvants ou d'agents détergents agressifs (Se reporter au chapitre 3 "Coque").

Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

Brosser régulièrement le pont à l'aide d'un dégraissant-shampooing et à l'eau douce.

CONSEIL : N'utiliser que des produits du type de ceux qui sont contenus dans la valise d'entretien livrée avec le bateau.

ACCASTILLAGE

- Rincer abondamment à l'eau douce tous vos équipements.
- Nettoyer et polir avec le "Rénovateur chrome et inox Jeanneau" (fourni dans la valise d'entretien) les aciers inoxydables qui présentent des petites piqûres ou alvéoles d'oxydation.

BOISERIES EXTÉRIEURES

Nettoyer régulièrement les boiseries à l'eau douce et à l'aide d'une éponge (si besoin, ajouter un savon non agressif).

CONSEIL : Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression.

PLEXIGLAS

- Rincer le plexiglas à l'eau douce.
- Lustrer avec un chiffon doux imprégné d'huile de paraffine.
- Utiliser une pâte à polir pour les rayures.

SELLERIE EXTÉRIEURE

Rentrer la sellerie amovible (nettoyée à l'eau savonneuse puis séchée) lorsque le bateau est inoccupé.

INOX

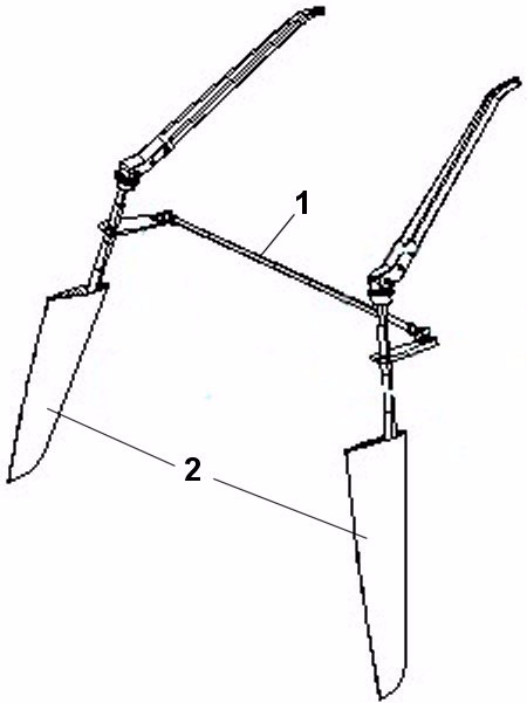
Un inox n'est pas inaltérable et demande un minimum d'entretien :

- Privilégier des outils chromés pour toute manipulation sur l'inox.
- Reconstituer régulièrement le film protecteur avec une pâte à passiver (consulter votre concessionnaire).

PRÉCAUTION

Ne pas utiliser de solvant, alcool, acétone sur le plexiglas.

APPAREIL À GOUVERNER



1 - Barre d'accouplement
2 - Safran

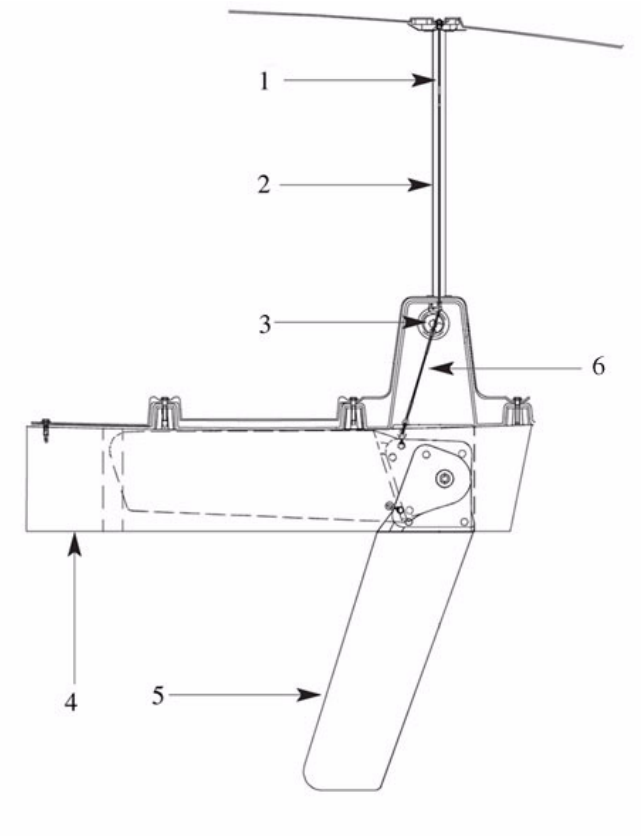
Il s'agit d'une barre bi-safran à transmission rigide par biellette (accès par une trappe dans le coffre de cokpit et deux trappes au fond du couchage arrière)

- Vérifier régulièrement le serrage.
- Graisser tous les éléments.
- Entretenir les bagues en nylon, ertalon ou téflon uniquement avec du WD40.

AVERTISSEMENT

- Apprenez à déterminer la distance nécessaire à l'arrêt complet du bateau.

DÉRIVE



1 - Bout de réglage de dérive
2 - Épontille
3 - Trappe d'accès
4 - Lest
5 - Dérive
6 - Câble

Vérifier régulièrement le bout et le câble du système de relevage (accès par trappe sur puit de dérive).

DANGER

Ne pas ouvrir la trappe de visite pendant la navigation.

GRÉEMENT ET VOILURE

GRÉEMENT DORMANT

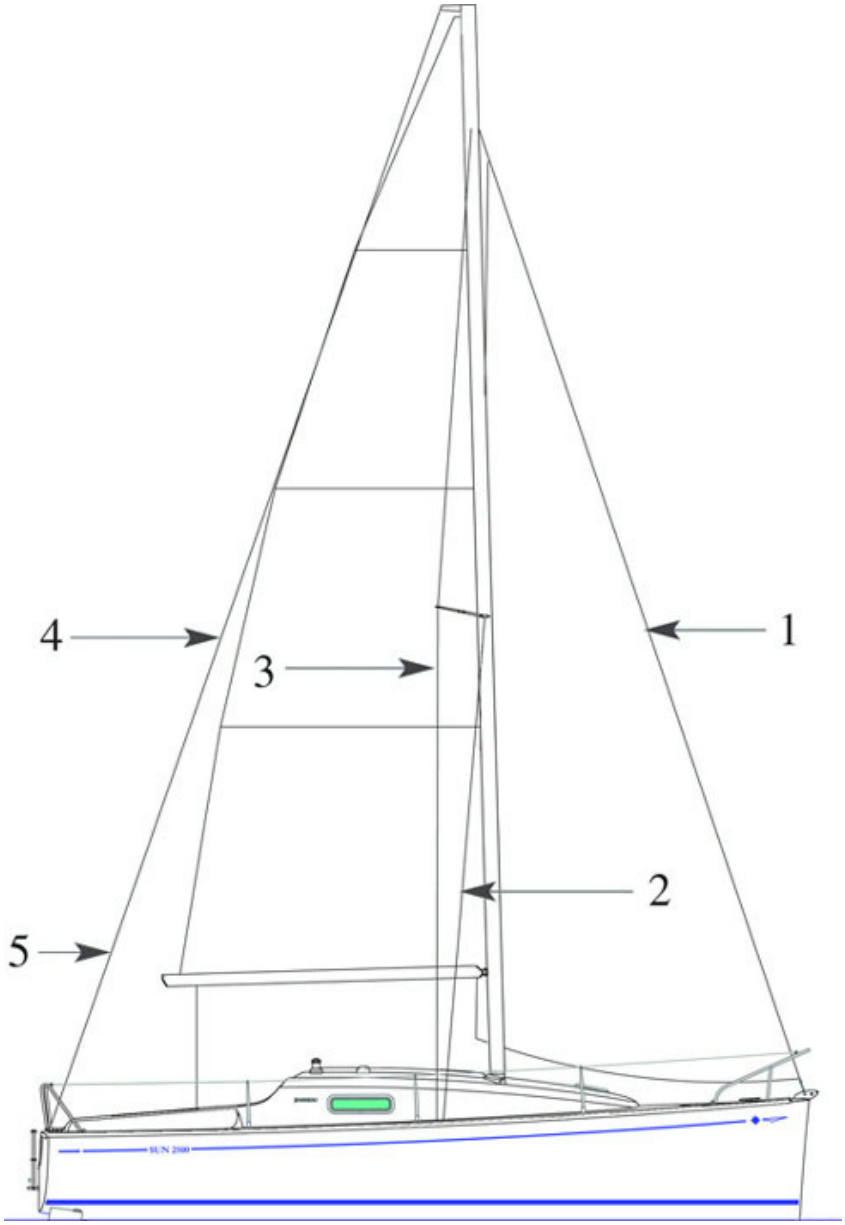
GRÉEMENT COURANT

WINCHS

MISE EN PLACE DES VOILES

VOILES

GRÉEMENT DORMANT



	Désignation	Nb.	Type	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Étai	1	Monotoron	5	9,614
2	Bas hauban	2	Monotoron	5	4,955
3	Galhauban	2	Monotoron	5	9,844
4	Pataras	2	Monotoron	4	8,970
5	Patte d'oie	2	Monotoron	3	4,625

GRÉEMENT DORMANT

Le premier mâtage de votre bateau a été effectué sous la responsabilité de votre concessionnaire JEANNEAU.

Pour mâter ou démâter par vous-même, appliquer la procédure suivante :

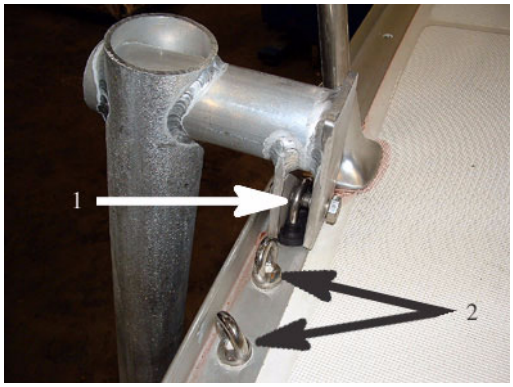
AU COURS DU MÂTAGE

- Prendre les précautions nécessaires pour éviter toute détérioration des équipements de tête de mât.
- Utiliser le pataras et la ligature de pied de mât pour assurer le guidage.

Vérifier que la base du mât est intégralement en appui sur son embase.

AVERTISSEMENT

Ne pas monter en tête de mât, risque de chavirage.



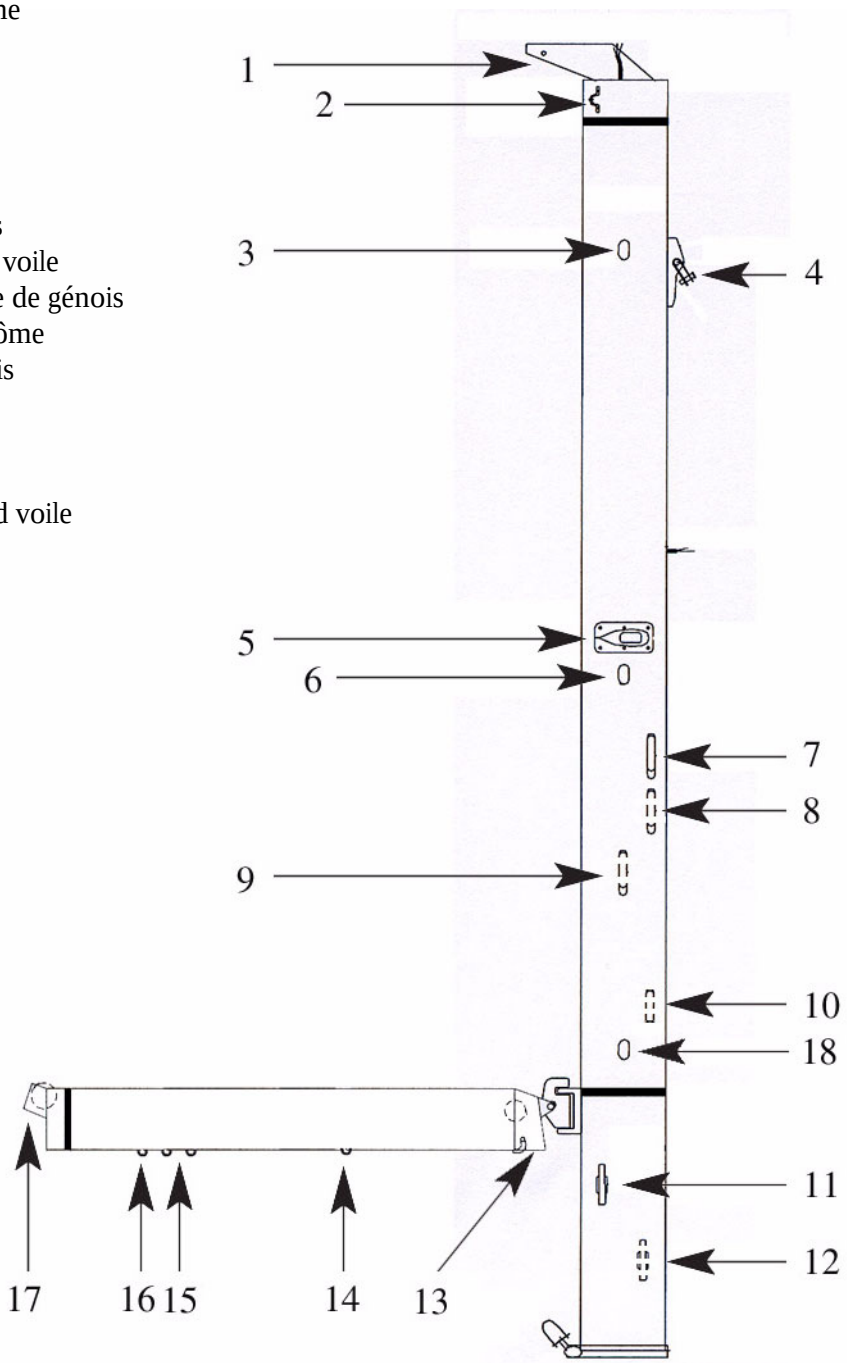
1. Cadène pour installation béquille
2. Écrous à oeil pour galhauban + Bas hauban

AVERTISSEMENT

Ne pas gréer de hauban sur les cadènes de béquillage lorsque le bateau est pourvu de l'option

MÂT CLASSIQUE

1. Ancrage pataras
2. Pontet balancine de bôme
3. Ancrage galhauban
4. Ancrage étai
5. Ancrage barre de flèche
6. Ancrage bas hauban
7. Chicane drisse de spi
8. Chicane drisse de génois
9. Chicane drisse de grand voile
10. Taquet coinceur - Drisse de génois
11. Taquet - Balancine de bôme
12. Taquet - Drisse de génois
13. Vît de mulet
14. Pontet de hale-bas
15. Pontets de ris
16. Pontet d'écoute de grand voile
17. Ferrure de bôme
18. Pontet ris auto



APRÈS LE MÂTAGE

- Vérifier le blocage et la position des barres de flèche (toujours au-dessus de l'horizontale).
- Graisser tous les ridoirs.
- Mettre le gréement sous tension (Se reporter au chapitre 5, "Réglage").
- Reconnecter les câbles électriques (Se reporter au chapitre 8, "Électricité").
- Vérifier le blocage des axes de fixation des ridoirs. Protéger les axes de fixation à l'aide de ruban adhésif.
- Remonter la bôme. Repasser toutes les manoeuvres.
- Reprendre le réglage du mât après quelques sorties.

DÉMÂTAGE

- Repérer les emplacements des manoeuvres à l'aide d'étiquettes.
- Effectuer les opérations inverses préconisées dans la procédure de mâtage.

RÉGLAGE

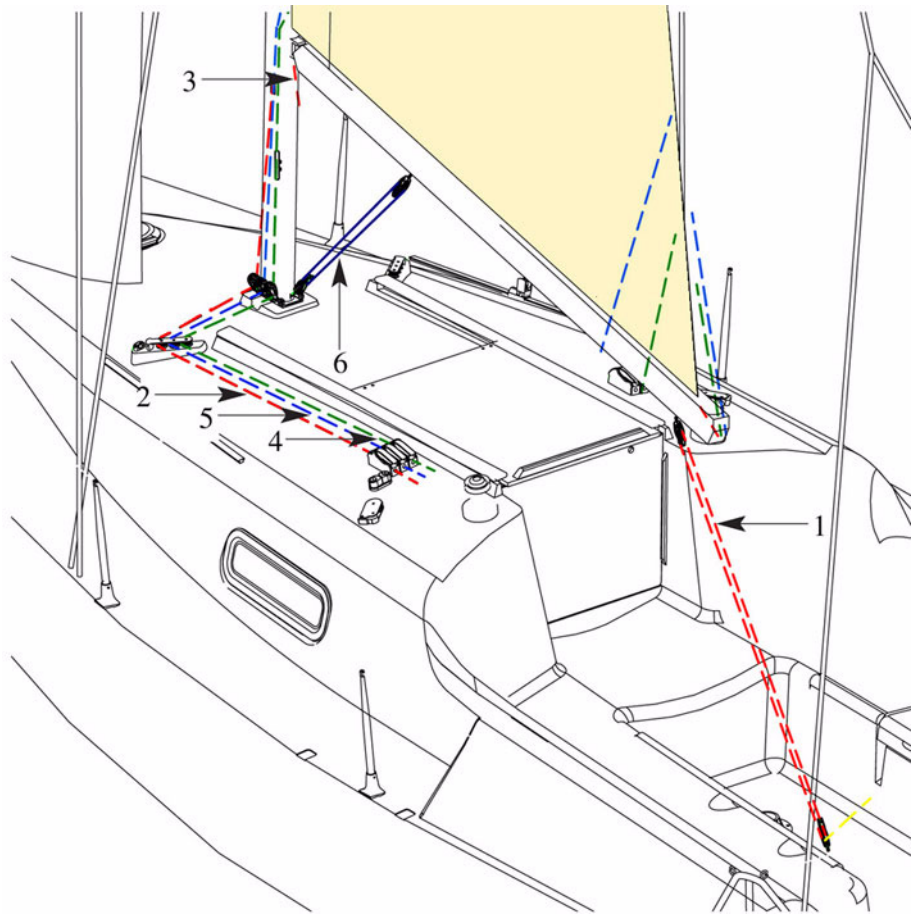
Un professionnel a effectué le pré-réglage et la mise sous tension des câbles.

Après quelques sorties, procéder au réglage définitif pour obtenir une parfaite rectitude transversale du mât.

Pour conserver le mât rectiligne longitudinalement **sous voile**, adopter un réglage de compensation au port :

- Mât classique :
  - Pré-cintrer légèrement le mât longitudinalement, le milieu du mât vers l'avant et la tête vers l'arrière.
  - La flèche doit être environ de la moitié de la section du profil.

GRAND-VOILE CLASSIQUE



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Écoute de grand voile	1	Tresse	Rouge	10	17
2	Drisse de grand voile	1	FO	Noir	8	23
3	Bordure	1	Tresse	Blanc / rouge	8	6,5
4	Ris 1	1	Tresse	Blanc / jaune	8	14
5	Ris 2	1	Tresse	Blanc / vert	8	19
6	Hale-bas de bôme	1	FO	Noir	10	6
7	Balancine de bôme*	1	Tresse	Gris	6	22

FO : Tresse de drisse
* : Non représenté. Côté tribord du mât

RÉGLAGES DE COMPENSATION AU PORT

- Avant de fixer le pataras, raidir les galhaubans (le gréement étant à barre de flèches poussantes).
- Imposer une tension importante à l'ensemble du gréement (sous voile par 15 à 20 noeuds, il est normal que le gréement sous le vent soit légèrement détendu).
- Après l'obtention d'une parfaite rectitude transversale et longitudinale au port, relâcher les bas-haubans arrière (bâbord et tribord) de manière symétrique de 2 tours de ridoirs.
- Pour terminer le réglage du longitudinal, imposer une tension importante des ridoirs de pataras jusqu'à obtenir une bonne stabilité de l'étai sous voile par 15 à 20 noeuds de vent.

Utiliser les goupilles pour arrêter le réglage sur tous les ridoirs. Conserver le réglage pendant la saison d'utilisation du bateau.

CONSEIL : Hors navigation, relâcher le pataras.

ENTRETIEN

Avant chaque sortie, inspecter minutieusement le mât de haut en bas.

Vérifier périodiquement la tension du gréement et le blocage des contre-écrous ou des goupilles d'axe (première vérification à effectuer après quelques journées d'utilisation par tous types de temps).

Assurer et graisser les ridoirs à l'aide de suif, de graisse graphitée ou autre.

Ne jamais utiliser de silicone pour graisser les ridoirs.

Vérifier la tension des ridoirs.

Surveiller une éventuelle usure des ridoirs (due au frottement des cadènes si le gréement est détendu).

Remplacer tout hauban ou étai présentant des fils coupés ou des coques.

Vérifier régulièrement l'état des cadènes et des tirants à l'intérieur.

DANGER

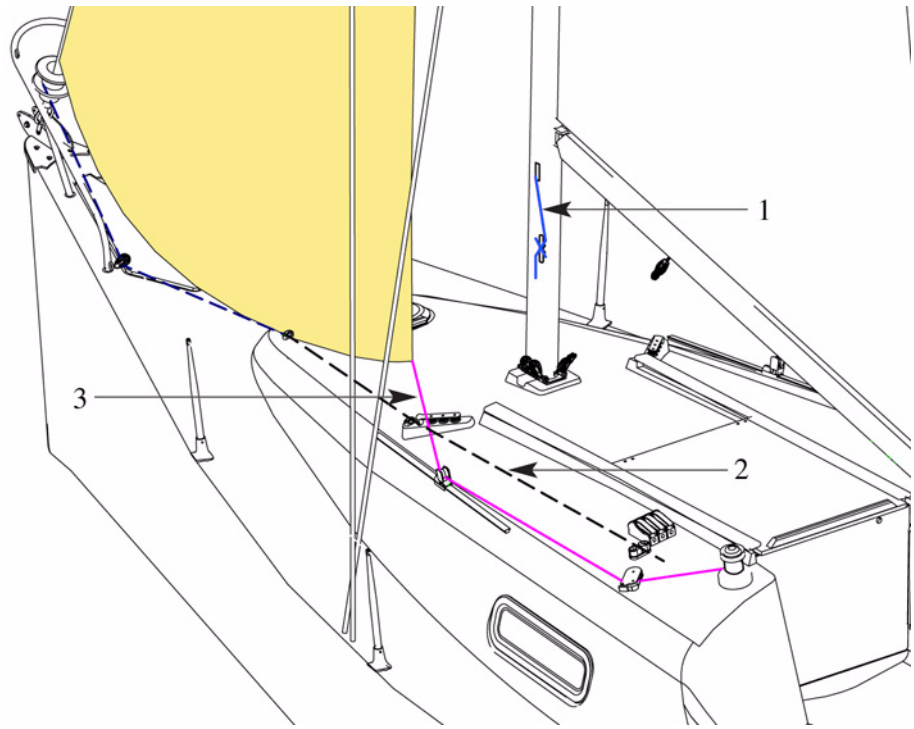
Pour hisser un équipier en tête de mât, faire un noeud de chaise avec la drisse directement sur l'anneau de la chaise de mât

(ne jamais utiliser le mousqueton ou la manille de la drisse).

Ne pas hisser d'équipiers en navigation par gros temps.

CONSEIL : Votre concessionnaire JEANNEAU peut réaliser toutes les opérations d'entretien.

GRÉEMENT COURANT - GÉNOIS



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Drisse de génois	1	FO	Bleu	8	18
2	Enrouleur de génois	1	Tresse	Blanc/bleu	8	9
3	Écoute de génois	2	Tresse	Bleu	12	8

FO : Tresse de drisse

ENTRETIEN

Remplacer tout réa déformé ou ébréché. Vérifier une fois par an les axes des réas placés en tête de mât.

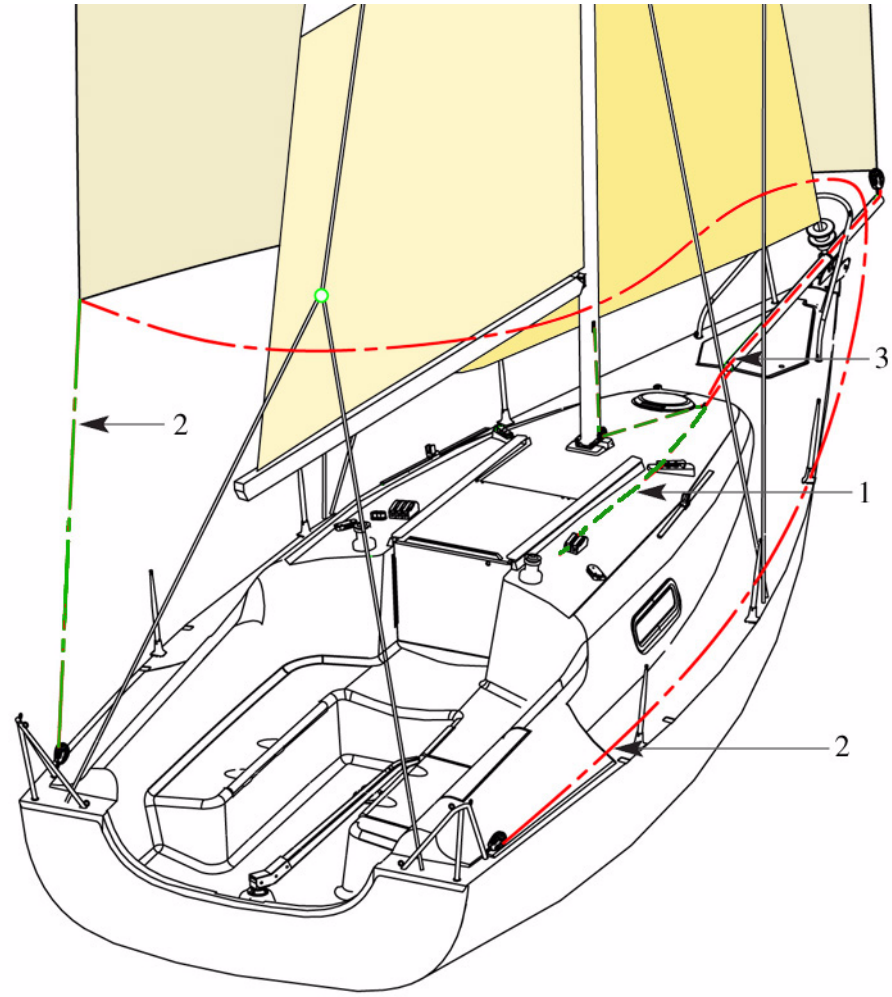
Surveiller l'usure et l'état général des drisses.

Nettoyer régulièrement les poulies (graisse usagée, trace de corrosion).

Lubrifier légèrement les axes de poulie.

Éviter les empannages intempestifs pour réduire l'usure prématurée des écoutes et des points d'ancrage.

GRÉEMENT COURANT - SPI ASYMÉTRIQUE



	Désignation des bouts	Nb.	Type	Couleur	Diam. (mm)	Long. (m)
1	Drisse spi	1	FO	Rouge	8	27
2	Écoute de spi	2	FO	Rouge	8	17
3	Estrope	1	Tresse	Noir/rouge	8	6

FO : Tresse de drisse

WINCHS

Éviter le surpattage lors de la manipulation des winchs. Ne pas laisser les cordages libres sur les winchs mais les assurer sur des taquets.

Régler les winchs à la réception du bateau (les rincer régulièrement durant la saison). Les winchs doivent tourner librement, une révision est nécessaire lorsqu'un léger blocage se fait sentir.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Effectuer régulièrement l'entretien complet des winchs
(avant et pendant la saison de navigation).

- Démonter les tambours pour les nettoyer.
- Graisser les tambours avec un film de graisse blanche ou du Téflon pour réduire la friction et combattre la corrosion (ce type de graisse est propre, non toxique et biodégradable).

AVERTISSEMENT

Se référer à la notice constructeur pour le démontage et le remontage des winchs.
Un mauvais remontage peut entraîner des accidents (ex : retour de manivelle).

MISE EN PLACE DES VOILES

GÉNOIS SUR ENROULEUR

Envoyer le génois avant l'appareillage, en profitant d'un moment sans vent.

Pré-enrouler le tambour à la main pour le garnir de la bosse d'enrouleur.

Attention au sens d'enroulement du tambour : La protection anti-UV du génois doit être à l'extérieur.

- Fixer le point de drisse et la drisse sur le curseur-émerillon. Fixer le point d'amure sur le tambour et les écoutes.
- Hisser en engageant la ralingue dans l'engoujure avec précaution pour éviter toute déchirure.
- Raidir suffisamment la drisse mais étarquer moins fortement qu'une voile sur un étai normal. Hisser jusqu'à effacement des plis horizontaux (ajuster la tension du guindant après quelques sorties en mer).
- Tirer sur la bosse depuis le cockpit pour rouler le génois.

Ne jamais forcer en cas de point dur dans l'enroulage ou le déroulage des voiles d'avant. Vérifier qu'une drisse n'est pas prise dans l'enrouleur.

CONSEIL : Hors navigation, choquer la drisse de génois.

ENTRETIEN

- Rincer régulièrement le tambour et l'émerillon.
- Graisser les roulements si le fabricant le recommande.
- Dégréer les voiles en cas d'arrêt prolongé du bateau.

VOILES

La durée de vie d'une voile dépend principalement de la régularité de son entretien.

Conseil : Après la saison de navigation, et si possible avant l'hiver, confier le jeu de voiles à un spécialiste pour un entretien et des réparations efficaces.

Lors de la navigation, adopter le réglage des voiles aux efforts subis pour diminuer les tensions néfastes sur le tissu.

Prévenir les accrocs et usures : Mettre des protections contre le raguage sur les accessoires présentant des aspérités (protections de barres de flèche, de chandeliers etc.).

Entre deux sorties en mer, relâcher la tension de la drisse (pour les voiles sur enrouleur) et de la bordure de grand-voile.

Prévoir une trousse de voilerie et un livret explicatif pour effectuer les travaux d'urgence en attendant l'intervention d'un voilier.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN

Rincer les voiles à l'eau douce de temps en temps et les sécher rapidement afin d'éviter les moisissures.

Éviter de faire sécher les voiles au vent dans la mâture (le faseyement use les coutures, risque d'accrocs sur le gréement).

Pour éliminer les taches de gras : Utiliser le trichloréthylène et rincer immédiatement à l'eau.

STOCKAGE / PLIAGE

Éviter de stocker une voile mouillée afin d'empêcher l'apparition de moisissure.

Plier la voile en accordéon parallèlement à la bordure, puis la rouler aux dimensions du sac.

PROTECTION

Les rayons UV attaquent violemment le polyester et le nylon. Si les voiles restent gréées, même 24 h, les couvrir d'une housse ou d'un tissu protecteur sur la chute et la bordure des voiles enroulées.

Notre réseau d'agents vous propose des accessoires sélectionnés par le chantier et adaptés à vos besoins.

EMMÉNAGEMENTS

ENTRETIEN

TISSUS

ENTRETIEN

INTÉRIEUR

- Profiter du beau temps pour aérer les coussins de banquettes et couchettes.
- Relever les coussins en cas d'absence prolongée.
- Protéger l'intérieur du bateau des rayons UV à l'aide des rideaux d'occultation.
- Ramasser soigneusement les miettes de pain.
- Veiller à la propreté et à l'assèchement des fonds.
- Installer dans le carré un déshumidificateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).
- Lors d'absences prolongées, laisser ouvertes les portes de glacière et frigo pour éviter les moisissures.
- Dégivrer régulièrement le frigo.

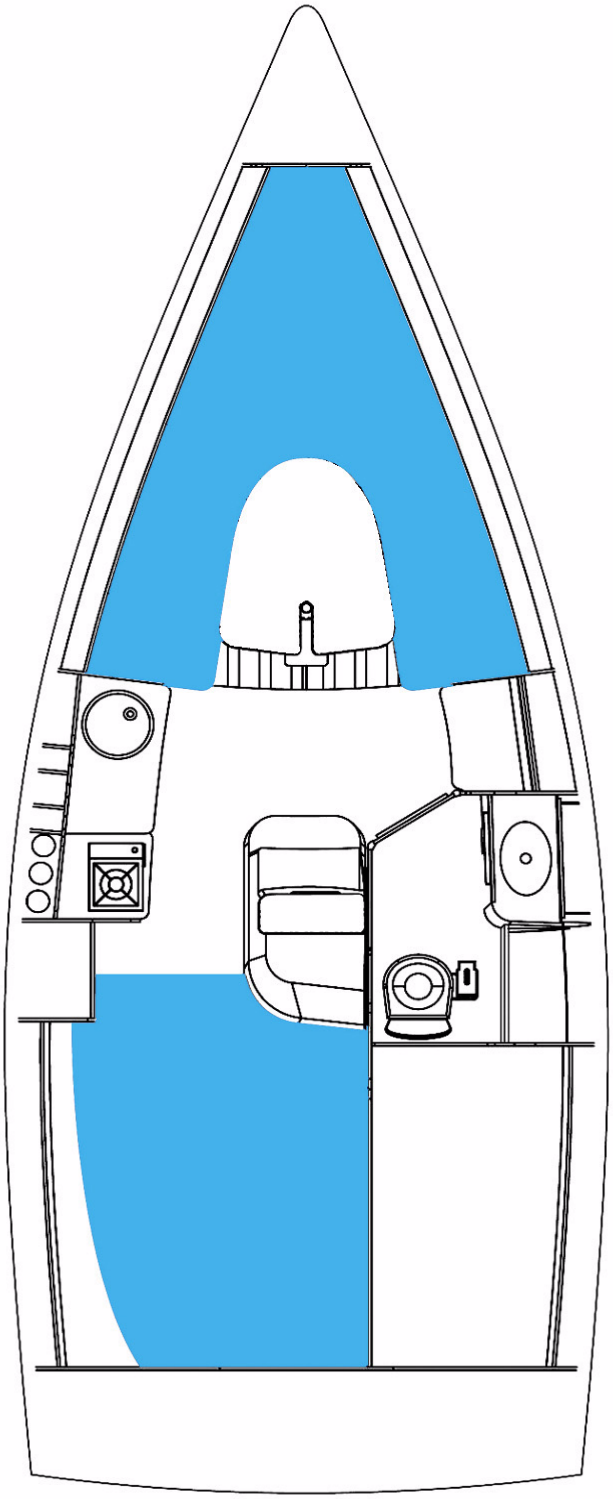
VERNIS INTÉRIEUR

- Rincer le vernis intérieur à l'eau douce additionnée de dégraissant-shampooing.
- Polir le vernis intérieur à l'aide d'une peau de chamois.

RECOMMANDATION

Nettoyer votre bateau à terre de préférence.
Utiliser le moins possible d'agents de nettoyage.
Ne pas rejeter de produit de nettoyage dans l'eau.

EMMÉNAGEMENT



TISSUS

CONSEIL : Repérer chaque housse et mousse lors du démontage.

DÉTACHAGE

- Ôter le maximum de la tache à l'aide d'une lame de couteau (agir du bord vers le centre).
- Tamponner à l'aide d'un chiffon propre.
- Détacher avec un solvant à l'aide d'un chiffon propre. Ne jamais verser le solvant directement sur la tache.
- Frotter avec un chiffon propre et sec.
- Brosser le tissu à contresens.
- Passer l'aspirateur lorsque le tissu est sec.

TISSUS P.V.C. OU TISSUS ENDUITS

- Utiliser une éponge et de l'eau savonneuse (type savon de Marseille).
- Pour les taches rebelles, essuyer par tamponnage, sans frotter, avec un tissu imprégné de white-spirit.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Le constructeur a testé et agréé un certain nombre de produits d'entretien et de rénovation biodégradables offrant une garantie de protection des matériaux et de l'environnement.
Les fiches techniques correspondantes sont disponibles auprès de votre agent JEANNEAU.

PRÉCAUTION

Pour les tissus PVC, proscrire tout solvant ou produit à base de solvant (alcool pur, acétone, trichloréthylène).

PLOMBERIE

REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU

CIRCUIT D'EAU DOUCE

CIRCUIT GAZ

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

EAUX NOIRES

PLANS EN FIN DE MANUEL

REMPLISSAGE DU RÉSERVOIR D'EAU

Pour prévenir toute erreur de manipulation, ne pas effectuer les remplissages d'eau et de carburant en même temps.

Lors des remplissages, éviter toute manutention de produit polluant à proximité des nables.

Ouvrir et fermer les bouchons de nable à l'aide de la clé appropriée.

Vérifier l'état des joints des bouchons de nable lors du remplissage.

Les réservoirs sont équipés de sorties de trop plein avec mise à air libre.

Ne jamais enfoncer le tuyau de remplissage d'eau profondément dans le circuit afin d'éviter toute surpression dans les circuits.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Surveiller la qualité de l'eau pour le remplissage. Vérifier si l'eau est potable.
- Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide d'une pastille de clonazone (vente en pharmacie).
- En cas d'inactivité prolongée, purifier réservoirs et canalisations avec de l'acide acétique (ou du vinaigre blanc).
- Pour l'hivernage, consulter le chapitre 11.

NOTA : La capacité du ou des réservoirs d'eau douce indiquée en page "Caractéristiques" peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau.

ÉVACUATION CUISINE

Passe-coque avec vanne - Évacuation cuisine

CIRCUIT GAZ

Se reporter au chapitre 2, "Sécurité".

Lors du démontage de la bouteille, recapuchonner la partie filetée du détendeur (pour éviter la corrosion).

CIRCUIT D'EAU D'ÉVACUATION

L'écoulement des eaux usées de l'évier, du lavabo et des WC est assuré par des passe-coques munis de vannes quart de tour (vanne fermée lorsque la poignée de la vanne est perpendiculaire au tuyau, vanne ouverte lorsque la poignée de la vanne est dans l'axe du tuyau).

Le fond de coque est vidé partiellement par une pompe électrique ou par la pompe manuelle.

Assècher régulièrement le fond de coque à l'aide d'une éponge.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

- Vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'étanchéité des vannes et des passe-coques.
- Fermer les vannes lorsque le circuit d'eau n'est pas utilisé.
- Vérifier visuellement le débit des pompes à eau.
- Contrôler le serrage des colliers et des raccords de tuyauterie souple.
- Surveiller l'état des joints.
- S'assurer périodiquement de la parfaite propreté de la crépine et de la cale.

AVERTISSEMENT

Le système de pompe de cale n'est pas conçu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie.
Le système de pompe de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.

SALLE D'EAU

Passe-coque avec vanne ; Evacuation salle d'eau

Passe-coque **fermé**

Passe-coque **ouvert**

FONCTIONNEMENT DES ÉQUIPEMENTS SANITAIRES

UTILISATION DES WC MARINS

Avant utilisation des WC, vérifier l'ouverture des vannes de prise d'eau et d'évacuation.

Pour vider la cuvette :

- Placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH).
- Actionner la pompe.

Pour assécher la cuvette :

- Remettre le levier en position verticale (DRY).
- Actionner la pompe.

Pour éviter de boucher les WC, n'utiliser que du papier absorbant.

Prévoir un rinçage régulier des WC à l'eau douce.

Fermer les vannes après chaque usage (particulièrement lorsque le bateau est inoccupé).

RECOMMANDATION

Lors des stationnements au port, utiliser (si elles existent) les installations sanitaires de la capitainerie.

L'interdiction de rejet des eaux usées dans certains ports ou pays nécessite l'usage du réservoir à matières fécales (RMF).

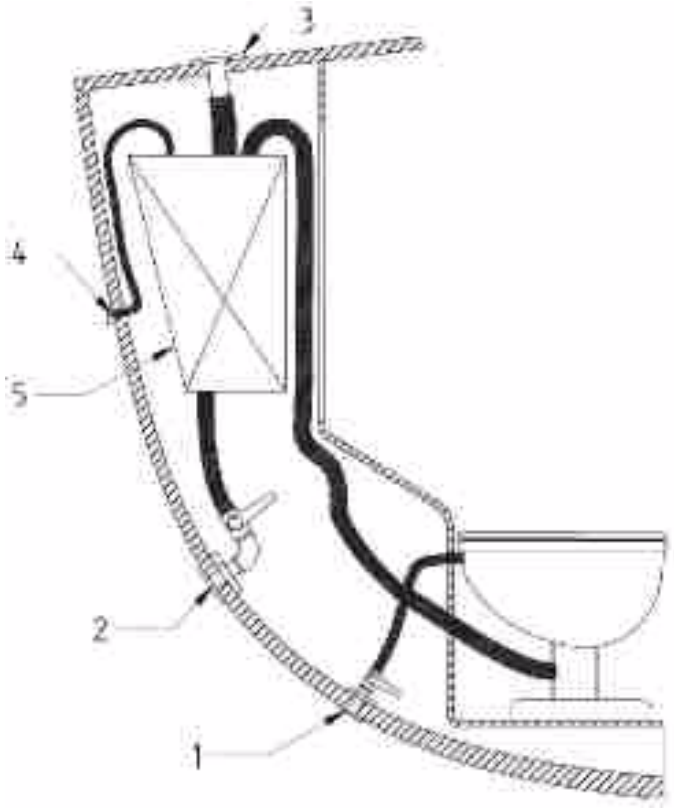
RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

- Se tenir informé des règlements locaux de respect de l'environnement et de suivre les codes de bonne pratique.
- Ne pas décharger le contenu du réservoir de matières fécales près des cotes ou dans des zones interdites.
- Utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider le contenu des réservoirs matières fécales avant de quitter le port.
- Renseignez-vous sur les règlementations internationales contre la pollution en milieu marin (Marpol) et respectez-les autant que possible.

RECOMMANDATION

Vidanger l'ensemble du circuit eaux noires avant le stationnement du bateau sous des températures négatives.

RÉSERVOIR SIMPLE



1. Tuyau de prise d'eau de WC, passe-coque avec vanne
2. Tuyau d'évacuation de réservoir, passe-coque avec vanne
3. Nable de WC
4. Évent du réservoir
5. Réservoir de matières fécales (RMF) (environ 45 l)

AVERTISSEMENT

La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

UTILISATION DES WC MARINS ÉQUIPÉS DE RÉSERVOIR DE MATIÈRES FÉCALES (RMF) - OPTION

AVERTISSEMENT

Renseignez-vous sur la législation en vigueur dans votre pays ou dans votre port, concernant le rejet des matières fécales en mer.

Ouvrir la vanne de prise d'eau (rep. 1) (poignée de vanne dans l'axe du tuyau).

Pour un rejet direct à la mer : Ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 2).

Pour un stockage des matières fécales dans le réservoir : S'assurer que la vanne d'évacuation est fermée (rep. 2) (poignée de vanne perpendiculaire au tuyau).

Pour vider la cuvette, placer le levier de commande de la pompe en position inclinée (FLUSH) et actionner la pompe.

Pour assécher la cuvette, mettre le levier en position verticale (DRY) et actionner la pompe.

Pour éviter de boucher les WC :

- N'utiliser que du papier absorbant .
- Prévoir un rinçage régulier du système à l'eau douce.

PRÉCAUTION

Fermer les vannes après chaque usage et surtout lorsque personne n'est à bord.

Pour vider le réservoir :

- Dans une zone autorisée, ouvrir la vanne d'évacuation (rep. 2).
- Dans un port équipé d'un système d'aspiration de déchets organiques, introduire le tuyau d'aspiration dans le réservoir par le nable de pont (rep. 3). Enclencher la pompe du système d'aspiration. L'ouverture et la fermerture des nables s'effectuent à l'aide d'une clé appropriée. Lorsque le réservoir est vidé, vérifier l'état du joint du bouchon et refermer le nable.

PRÉCAUTION

Contrôler régulièrement le niveau à l'intérieur du réservoir. Une trop forte pression due à un niveau trop élevé peut provoquer des fuites ou des désagréments plus prononcés.

CIRCUITS ÉLECTRIQUES

BATTERIE

FONCTIONNEMENT

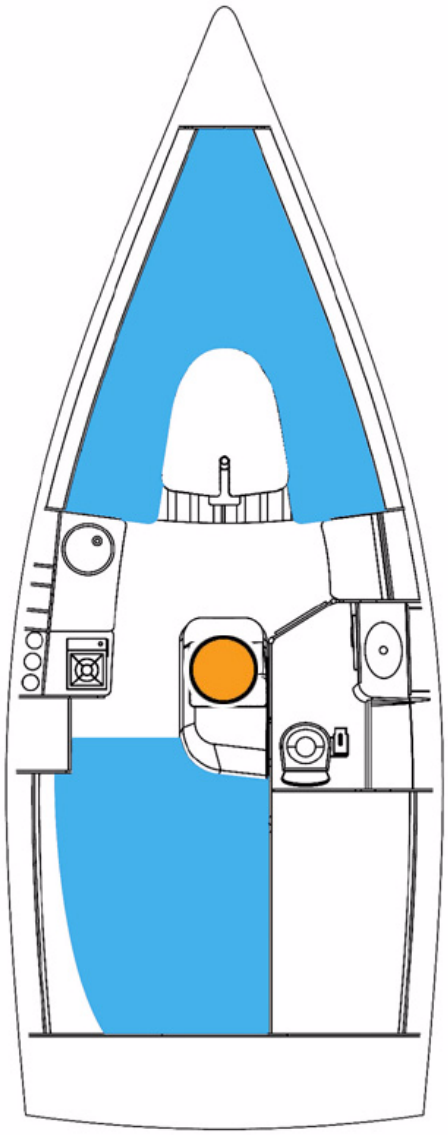
CONNEXION DU FAISCEAU DE MÂT

ÉLECTRONIQUE

PLANS ET SCHÉMAS (EN FIN DE MANUEL)

BATTERIE

1. Batterie +
2. Batterie -



Les circuits électriques sont alimentés par une batterie d'une capacité de 70 Ah (12 V). La batterie est située sous la descente dans le compartiment moteur.

PRÉCAUTION

Débrancher la batterie en dévissant la borne négative lorsque le bateau est inoccupé.

BATTERIES

La charge des batteries s'effectue au moyen de l'alternateur accouplé au moteur (Version in board).

PRÉCAUTION

Ne jamais faire tourner le moteur avec le circuit de charge de batteries débranché (risque de destruction de l'alternateur).

Maintenir les batteries en état de charge suffisante (indispensable pour leur assurer une durée de vie correcte).

Ne jamais décharger les batteries au-delà de 70 % de la capacité nominale.

Afin de commencer la navigation avec des batteries correctement chargées, profiter des séjours à quai pour utiliser le chargeur (option).

Toujours vérifier l'état des batteries et du système de charge avant de prendre la mer.

ENTRETIEN

DANGER

Risque d'incendie ou d'explosion pouvant résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu.

AVERTISSEMENT

- Manipuler les batteries avec précaution (se reporter aux prescriptions du constructeur.
- En cas de projection d'électrolyte, rincer abondamment la partie du corps entrée en contact.
- Consulter un médecin.

RECOMMANDATION

- Maintenir les batteries propres et sèches pour éviter les risques d'usure prématurée.
- Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte. Rajouter au besoin de l'eau distillée.
- Faire contrôler le degré d'acidité de la batterie après une longue période de non utilisation.
- Serrer et entretenir les cosses sur bornes en les graissant régulièrement.
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage ou pour de longues périodes d'inactivité.

FONCTIONNEMENT

Le tableau de connexions électriques est sans entretien courant.

PRÉCAUTION

Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque l'installation électrique est sous tension (exception faite des équipements de sécurité branchés directement sur la batterie et protégés par un disjoncteur).

Déconnecter le 230 V avant l'ouverture du panneau ou de l'armoire électrique.

Dans le cas où un appareil électrique n'est pas alimenté, vérifier :

- L'alimentation générale (batteries, coupe-batteries).
- Les interrupteurs et disjoncteurs placés sur la ligne.
- L'appareillage électrique concerné.

AVERTISSEMENT

Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension.

Ne pas toucher les terminaux des batteries, risque de choc électrique.

PRÉCAUTION

- Ne jamais modifier une installation et des schémas pertinents par vous-même.
- Faire exécuter toute modification électrique par un technicien qualifié en électricité marine.
- Ne jamais changer la capacité de rupture (ampérage) des disjoncteurs contre les surintensités.
- Ne jamais installer ou remplacer les appareils (ou tout matériel électrique) par des composants excédant la capacité (l'ampérage) du circuit (Watt pour les ampoules).

CONNEXION DU FAISCEAU DE MÂT

Effectuer la connexion du faisceau de mât après le mâtage.

Le faisceau est accessible au niveau du mât, entre le pont et le contre-moule.

ÉLECTRONIQUE

Ne pas placer d'instruments ou répétiteurs électroniques à moins de 1,50 m des hauts-parleurs de l'installation radio

MOTORISATION

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

FILTRE À CARBURANT

VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

MOTEUR

TABLEAU DE BORD / LEVIER DE COMMANDE

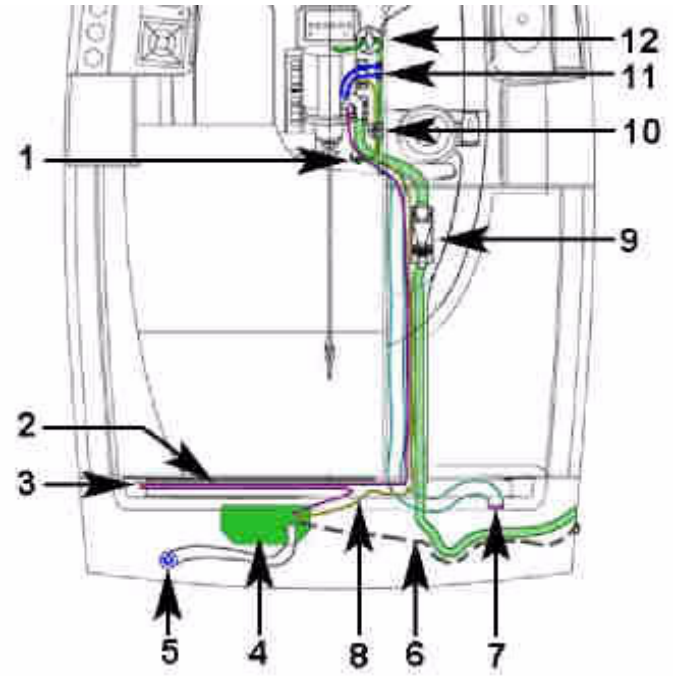
PRESSE-ÉTOUPE

HÉLICE

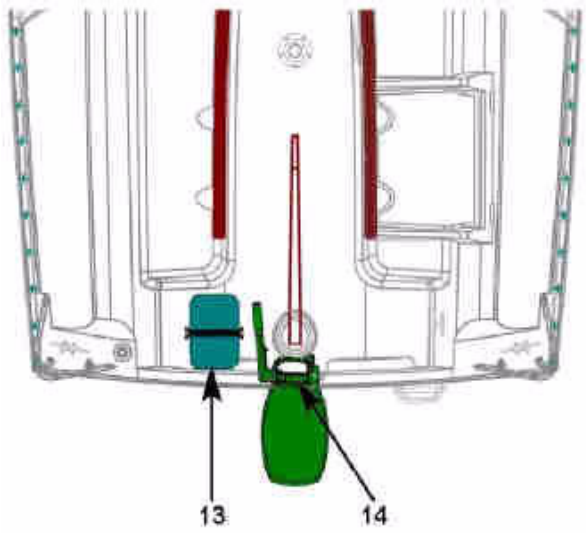
ANODE

VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

INSTALLATION MOTEUR



Installation moteur : In board



Installation moteur : Hors bord

1. Prise eau de mer moteur
2. Canalisation de fuel
3. Vanne de sectionnement du circuit de fuel
4. Réservoir de fuel
5. Nable de remplissage carburant
6. Évent du réservoir
7. Aération cale moteur
8. Canalisation de retour fuel
9. Pot d'échappement
10. Préfiltre décanteur
11. Anti-siphon
12. Filtre à eau de mer
13. Nourisse
14. Moteur hors board

CONSEIL :

- Pour faire de la route : Choisir un moteur 9,9 CV.
- Pour les manoeuvres au port : Choisir un moteur 6 CV.

Le moteur n'est pas fourni par le chantier.

RÉSERVOIRS DE CARBURANT

Version hors board : Sortir la nourrice du bateau pour effectuer le remplissage en carburant.

DANGER

Stocker le carburant à l'extérieur de l'habitacle pour éviter tous risques d'incendie.

REMPLISSAGE

Version : Moteur in board

Prendre les précautions générales précisées au chapitre 7 concernant le remplissage du réservoir d'eau.

Remplir le réservoir de carburant en utilisant le nable. Afin de préserver le pont d'éventuelles projections de carburant, mouiller le pourtour du nable avec de l'eau de mer avant de retirer le bouchon. En cas de projections, rincer le pont abondamment (bouchon de nable en place).

DANGER

Arrêter le moteur et éteindre les cigarettes pendant le remplissage du réservoir de carburant.

S'assurer que les ouvertures de ventilation des compartiments moteur (et générateur si installé) soient bien dégagées.

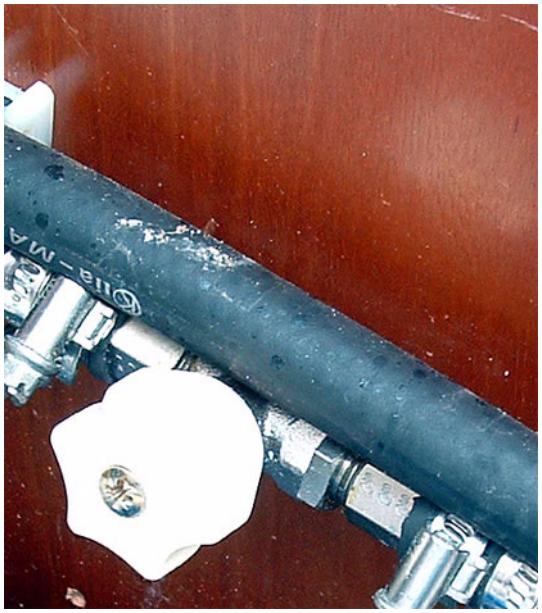
ENTRETIEN

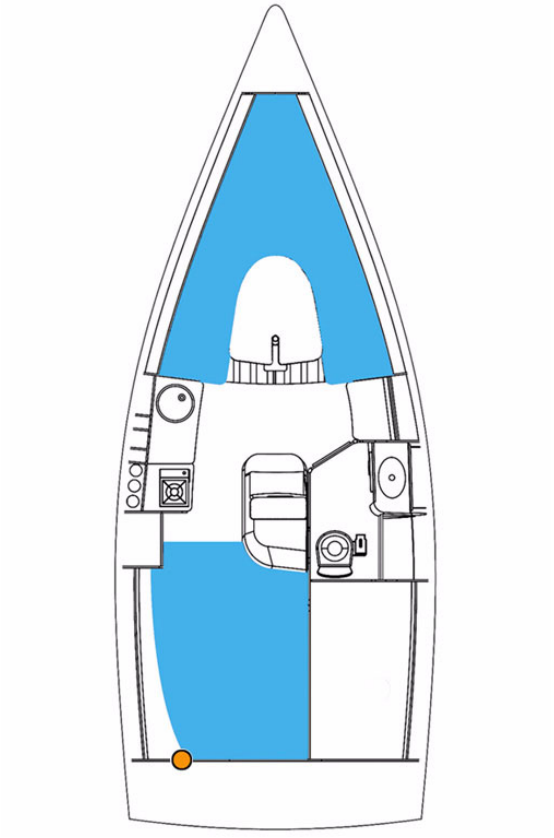
RECOMMANDATION

- Veiller périodiquement au bon état du joint torique du nable de remplissage (pour éviter les entrées d'eau).
- Ne pas fermer le robinet de carburant entre chaque utilisation (sauf absence prolongée).
- Tenir le réservoir le plus plein possible (pour éviter la condensation).
- Tous les 5 ans, nettoyer le réservoir des boues qui peuvent s'y déposer.
- Ne pas utiliser de produits à base de chlore (risque d'altération de la qualité de l'inox des réservoirs).
- Vérifier annuellement l'état du circuit de carburant (tuyau, vannes etc.).
- Faire intervenir un professionnel pour les travaux sur les parties endommagées du circuit de carburant.

NOTA : La capacité du ou des réservoirs de carburant indiquée en page "Caractéristiques" peut ne pas être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Conserver toujours une réserve de 20 % de carburant.

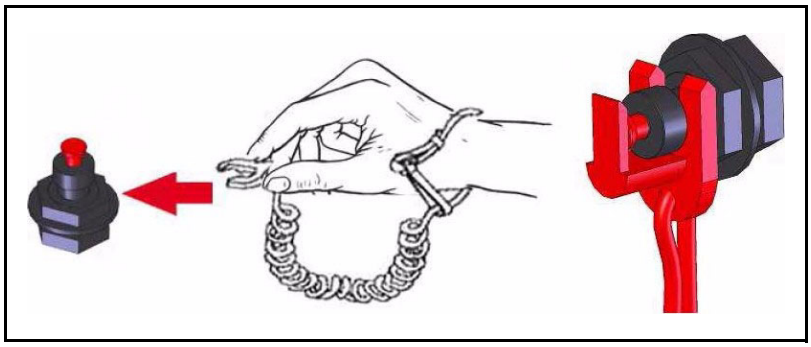
VANNE DE FUEL





Vanne de fuel moteur

NOTA :Version :Moteur in board



DANGER (MOTEUR HORS BORD)

Attacher le coupe circuit au pilote dès le démarrage du moteur.

Pour éviter une mise en marche accidentelle du moteur, déconnecter le coupe circuit lorsque le moteur ne tourne pas.

FILTRE À CARBURANT

VERSION : MOTEUR IN BOARD

Les problèmes de fonctionnement du moteur peuvent avoir différentes origines, dont le manque de propreté du carburant. La pompe à injection peut être rapidement mise hors d'usage par la présence d'eau.

L'eau provient soit de la condensation provoquée par un réservoir tenu insuffisamment rempli, soit par un nable de remplissage mal fermé ou ayant un joint détérioré.

Afin de prévenir toute infiltration d'eau, le carburant passe au travers de deux filtres :

- Un filtre fait partie intégrante du moteur, son rôle est de filtrer le carburant très finement. Pour toute intervention et fréquence de changements, se reporter à la notice moteur.
- Le second filtre est situé sur la canalisation reliant le réservoir au moteur, avec un rôle de décanteur d'eau et de préfiltre.

Effectuer la purge en desserrant (sans l'enlever) la vis moletée située à la base du bol de décantation.

Laisser s'écouler dans une boîte jusqu'à ce que le carburant paraisse propre.

Répéter cette opération plusieurs fois par an.

Changer le préfiltre au moins une fois par an (accès en déposant le bol).

VANNE DE SECTIONNEMENT DU CIRCUIT DE FUEL

Pour les procédures en cas d'incendie, se reporter au chapitre 2.

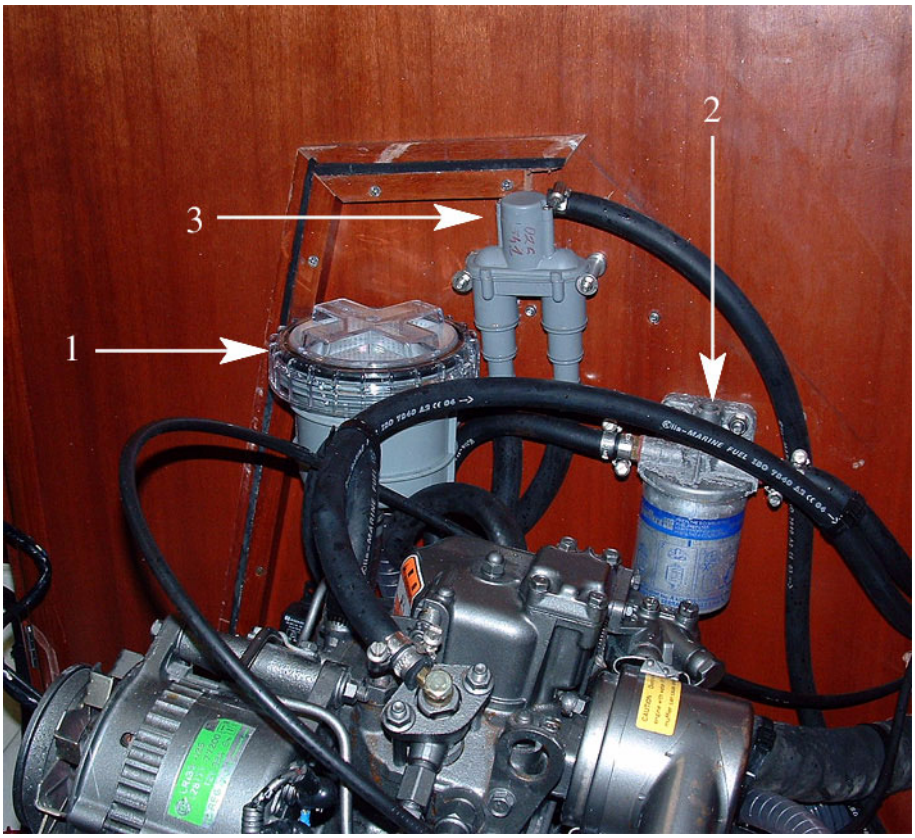
DANGER

Ne jamais obstruer la vanne de carburant.

AVERTISSEMENT

La capacité nominale des réservoirs ne peut être totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement du bateau. Il est recommandé de conserver une réserve de 20%.

MOTEUR IN BOARD



1. Filtre à eau de mer.
2. Préfiltre décanteur.
3. Coude anti-siphon

RECOMMANDATION

Lire attentivement la notice fournie avec le bateau.

La notice vous donne des explications détaillées sur le fonctionnement du moteur et toutes les opérations permettant d'en faire bon usage.

PRÉCAUTION

Ne jamais faire tourner le moteur le bateau étant à sec.

Le Sun 2500 est proposé en 2 versions :

- Version in board,
- Version Hors bord

ACCÈS AU MOTEUR

Version : Moteur in board

L'accès au moteur se fait par le panneau de descente.

PRÉCAUTION

Arrêter le moteur avant l'ouverture du panneau de descente.

En cas d'intervention moteur en marche :

- Se tenir éloigné des courroies et des parties mobiles.
- Prendre garde aux vêtements amples, cheveux longs, bagues etc. (risque d'être happés).
- Porter des vêtements adéquats (gants, bonnet etc.).

PRISE D'EAU MOTEUR

Passe-coque avec vanne de prise d'eau moteur - Version in board

VERSION : MOTEUR IN BOARD

PRISE D'EAU MOTEUR

La vanne de prise d'eau du moteur a un rôle capital pour le fonctionnement du moteur.

- Maintenir la crépine dessous la coque dans le meilleur état de propreté possible.
- Nettoyer la crépine à la brosse à chaque carénage du bateau.
- Ne pas obstruer la crépine avec de la peinture antifouling.

Cette vanne doit impérativement être ouverte avant la mise en route du moteur (risque de détérioration rapide du pot d'échappement et d'importants dégâts moteur).

CONSEIL : Prendre l'habitude de regarder aussitôt après la mise en route du moteur si l'eau est éjectée avec les gaz d'échappement.

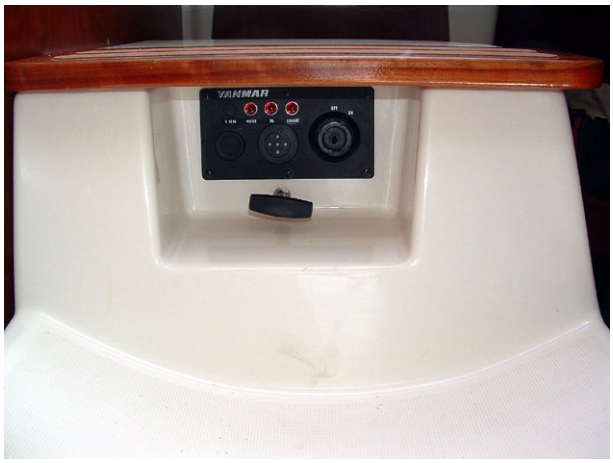
Si l'eau ne s'écoule pas :

- Arrêter immédiatement le moteur.
- Vérifier l'ouverture de la vanne.

Fermer la vanne de prise d'eau en cas d'absence prolongée du bateau.

Inspecter et nettoyer régulièrement le filtre à eau.

TIRETTE ARRÊT MOTEUR



Tirette d'arrêt du moteur - Version in board

VERSION : MOTEUR IN BOARD

FONCTIONNEMENT MOTEUR

Avant de démarrer le moteur :

- Ouvrir le robinet de carburant.
- Ouvrir la vanne du circuit de refroidissement moteur et la vanne de presse-étoupe.
- Mettre en contact le circuit électrique en actionnant les coupe-batteries.
- Débrayer l'inverseur (pour permettre d'accélérer au point mort).
- Pour la mise en route du moteur : Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
- Attacher le coupe-circuit au pilote.

DANGER

Démarrer toujours le moteur avec le levier de commande en position neutre.

AVERTISSEMENT

Ne jamais couper le contact ou le circuit électrique pendant la marche du moteur.
Actionner impérativement la tirette de stop (ou bouton) avant de couper le contact à clé pour étouffer un moteur diesel.

DIESEL

- Ne pas attendre que les réserves carburant soient presque épuisées pour faire le plein (risque de désamorçage du circuit de carburant).
- S'assurer d'avoir assez de carburant avant de sortir en mer.

ENTRETIEN

PRÉCAUTION

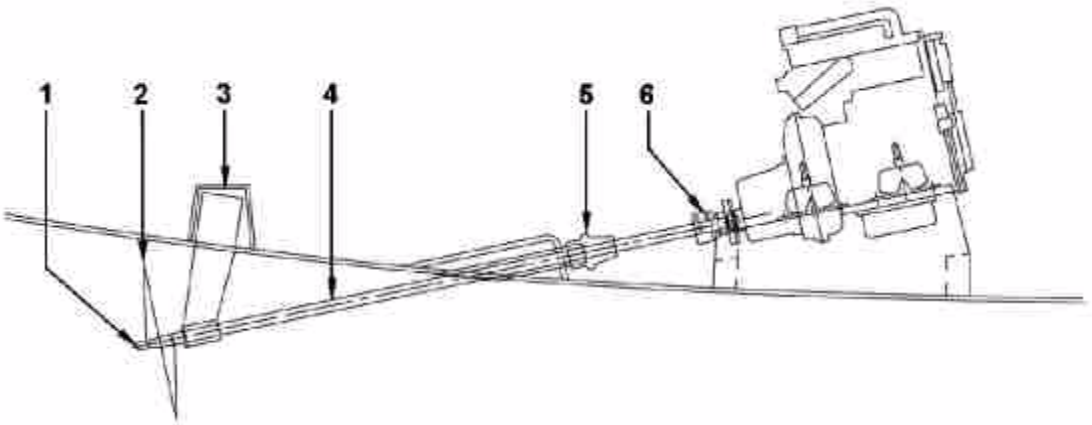
Se reporter à la notice du constructeur fournie avec le bateau.
Veiller à tout risque d'épendage d'huile et carburant.
Surveiller la couleur des gaz d'échappement.

TABLEAU DE COMMANDE / LEVIER DE COMMANDE

Le tableau de bord rassemble toutes les fonctions de contrôle du moteur et ne nécessite pas de précaution particulière (voir notice du moteur).

Vérifier les câbles d'embrayage et d'accélérateur (graisser les embouts et les chapes).

PRESSE-ÉTOUPE
VERSION : MOTEUR IN BOARD



1. Anode
2. Hélice
3. Chaise d'arbre
4. Ligne d'arbre
5. Presse-étoupe
6. Accouplement

PRESSE-ÉTOUPE

VERSION : MOTEUR IN BOARD

Le presse-étoupe est accessible par le compartiment technique central derrière le moteur.

Graisser le joint d'étanchéité toutes les 200 h de marche (ou au moins une fois par an). Mettre 1 cm^3 à chaque graissage.

CONSEIL : Appliquer la graisse préconisée par le constructeur dans sa notice.

Après la mise à l'eau, enlever l'air du manchon en le pinçant avec les doigts.

HÉLICE

L'hélice livrée de série avec votre bateau est la synthèse d'essais exécutés en collaboration avec le fabricant du moteur.

PRÉCAUTION

Ne pas changer l'hélice sans consulter un spécialiste.

ANODE

RECOMMANDATION

- Surveiller plusieurs fois dans l'année l'ensemble de la ligne d'arbre.
- Surveiller périodiquement la corrosion de l'anode (située en bout de l'arbre moteur).
- Changer l'anode si nécessaire.
- Contrôler et changer la bague hydrolube si nécessaire.

ENTRETIEN

RECOMMANDATION

Faire vérifier et entretenir l'ensemble du système de propulsion et de direction par un professionnel.
Se reporter aux notices des fabricants fournies avec le bateau.

RECOMMANDATION

- Au moteur, éviter de faire du bruit et du clapot à proximité des autres usagers.
- Respecter les limitations de vitesse.
- Si ce bateau est équipé d'une hélice à pales fixes, en navigation sous voiles au delà d'une vitesse de 8 noeuds il est impératif de laisser la commande d'inverseur au point neutre.
- Pour redémarrer le moteur, réduire la vitesse du bateau sous voile (pour pouvoir débrayer le moteur avant de le remettre en fonction).

VISIBILITÉ AU NIVEAU DU POSTE DE PILOTAGE

Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (COLREG) et les règles de route imposent une surveillance correcte en permanence et le respect de la priorité.

S'assurer qu'aucun autre navire ne se trouve sur votre route.

La visibilité à partir du poste de pilotage peut être obstruée dans les conditions suivantes :

- Chargement et distribution de la charge.
- Conditions de mer, pluie, embruns, brouillard ou obscurité.
- Lumières à l'intérieur du navire.
- Personnes et équipements amovibles situés dans le champ de visibilité du barreur.

MISE À L'EAU

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

MÂTAGE

RECOMMANDATIONS DE MISE À L'EAU

La première mise en service de votre bateau JEANNEAU exige beaucoup de compétences et de soins. La qualité de réalisation des opérations de mise en service conditionne le bon fonctionnement ultérieur de l'ensemble des équipements de votre bateau.

Pour prétendre bénéficier de la garantie en cas de défaillance de certains matériels, la première mise à l'eau et les premiers essais des divers équipements doivent être effectués par votre concessionnaire ou agent JEANNEAU.

Si vous deviez procéder ultérieurement aux opérations de mise à l'eau vous-même, il conviendrait de prendre les précautions suivantes :

AVANT LA MISE À L'EAU

- Prévoir éventuellement la mise en place des pieds de sondeur et de speedomètre si votre bateau doit être équipé de ces appareils.
- Étancher impérativement tous les accessoires optionnels à l'aide de pâte.
- Rentrer le speedomètre dans son logement (risque de détérioration par les sangles de levage).
- Fermer toutes les vannes de prise d'eau et d'évacuation (évier, lavabo, WC, moteur).

Version in board :

- Vérifier la propreté des crépines d'aspiration d'eau..
- Contrôler les niveaux d'huile du moteur et du réducteur (voir notice moteur).
- Fermer les robinets de purge d'eau de refroidissement moteur.
- Pour les moteurs en ligne d'arbre, vérifier que l'anode en bout d'arbre est bien en place. Contrôler le serrage de l'écrou (la rondelle frein doit être rabattue sur l'écrou). L'anode ne doit pas être peinte.
- Fermer la vanne de prise d'eau moteur

GRUTAGE

- Installer une amarre avant, une amarre arrière et des pare-battages.
- Au moment du grutage, vérifier que les sangles ne portent sur aucun appareil (sondeur, speedomètre, ligne d'arbre etc.).
- Repérer la position des sangles à l'aide d'adhésif sur le liston. La position des sangles vous sera utile lors du grutage pour une mise à l'eau ultérieure.
- Le crochet de grue sera équipé d'un portique ou d'un système écarteur portant deux sangles. Les sangles ne doivent pas être accrochées directement au crochet, car ceci provoquerait des efforts de compression anormaux sur la coque.
- Effectuer le grutage en douceur. Contrôler le mouvement du bateau à l'aide des amarres.

AVERTISSEMENT

Ne pas rester à bord ni sous le bateau pendant le grutage.

APRÈS LA MISE À L'EAU

- Vérifier l'étanchéité des pieds de sondeur et speedomètre s'il y a lieu.
- Ouvrir les vannes et s'assurer de leur étanchéité avec la coque et le tuyau correspondant.
- Vérifier l'étanchéité du presse-étoupe (Se reporter au chapitre 9 "Presse-étoupe").
- Avant de démarrer le moteur, se reporter au chapitre 9 "Moteur".

MÂTAGE

Se reporter au chapitre 5 "Gréement et voilure".

11

HIVERNAGE

DÉSARMEMENT

PROTECTION ET ENTRETIEN

DÉSARMEMENT

- Débarquer tous les documents de bord, les cordages non utiles à l'amarrage, les ustensiles de cuisine, les vivres, les vêtements, le matériel de sécurité, la batterie de bord, la bouteille de gaz.
- Refaire le marquage sur le matériel de sécurité, vérifier les dates de péremption, faire réviser le canot de survie.
- Profiter du désarmement pour procéder à un inventaire complet du matériel.

PROTECTION ET ENTRETIEN

INTÉRIEUR

- Vidanger toutes les canalisations d'eau douce et les rincer à l'eau vinaigrée (ne pas utiliser de produit à base de chlore).
- Graisser et fermer toutes les vannes de prise d'eau et les passes-coques. Rincer et vidanger complètement les cuvettes et les pompes des WC.
- Rentrer les têtes de sondeur et de speedomètre.
- Obturer au maximum les entrées d'air.
- Installer dans le carré un déshumidificateur d'atmosphère en laissant les portes des cabines et des rangements ouvertes (placards, glacières).
- Aérer longuement les coussins avant de les remettre dans le bateau en les disposant sur le côté afin de limiter les surfaces de contact.
- Lors d'absences prolongées, laisser ouvertes les portes de glacière et frigo pour éviter les moisissures.

EXTÉRIEUR

- Rincer abondamment la coque et le pont.
- Graisser toutes les pièces mécaniques et mobiles (verrous, charnières, serrures etc.).
- Empêcher tout raguage de cordages et d'amarres.
- Protéger au maximum le bateau avec des défenses.
- S'assurer du bon amarrage du bateau.
- Rentrer la sellerie amovible (nettoyée à l'eau savonneuse puis séchée) lorsque le bateau est inoccupé.

L'ensemble de ces préconisations ne constitue pas une liste exhaustive. Votre concessionnaire saura vous conseiller et s'occuper de l'entretien technique de votre bateau.

MOTEUR

La mise en hivernage du moteur relève de la compétence d'un professionnel. Selon l'emplacement du bateau, à flot ou à terre, la mise en hivernage est différente.

Version hors board : Se reporter à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur

Version in board : Quelques opérations majeures à exécuter :

À flot

- Vidanger le circuit de refroidissement et le remplir avec du liquide antigel.
- Fermer les coupe-batteries, graisser les bornes et vérifier la tension des batteries.
- Changer l'anode.
- Remplir au maximum les réservoirs de carburant afin d'éviter la condensation.
- Se reporter à la notice du motoriste pour tout ce qui concerne le moteur.

À terre

- Débarquer la batterie et la maintenir en charge d'entretien.
- Procéder à toutes les vidanges des circuits de refroidissement, d'échappement, d'huile et de combustible.
- Effectuer les opérations d'hivernage prévues par le constructeur, sachant que le risque de gel est plus important lorsque le bateau reste à terre.
- Démonter et graisser les vannes passe-coque des circuits de refroidissement, les laisser ouvertes et vérifier les canalisations souples.
- Détendre les courroies d'alternateurs et de pompes.

charte pour la mer et les rivières

L'eau est un milieu vivant, fragile.
C'est aussi une ressource précieuse.

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.

- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.

- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides à la déchetterie portuaire.

- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.

- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.

Décembre 1999

CONSEIL SUPÉRIEUR de la NAVIGATION de PLAISANCE et des SPORTS NAUTIQUES

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

FONDATION NICOLAS HULOT POUR LA NATURE ET L'HOMME
SOS MER PROPRE
L'eau de la source à la mer

Notes personnelles

Le présent document n'est pas contractuel et dans un souci constant d'amélioration de nos modèles, nous nous réservons le droit de les modifier sans préavis.

CHANTIERS JEANNEAU (Établissement de la société SPBI)
BP 529 - 85505 LES HERBIERS cedex - FRANCE
Tel. (33) 02 51 64 20 20 - Fax (33) 02 51 67 37 65
Internet : http: / / www.jeanneau.com(fr).

ISO 9001 certifié AFAQ n°1994/2076B

JEANNEAU préconise IGOL